Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences (v. 74-76 in 1 volume) 1963-1968

715

A 25

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 74 — 76

DATE:

7 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383





CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation desPilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du ministère des Transports:

VOLUME 74 - Page 3,438 à 3,496

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 7 OCTOBRE 1963.



INDEX

SEANCE DU 7 OCTOBRE 1963.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le septième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, avant de procéder à l'interrogatoire de mon témoin André Bédard, je désirerais présenter à la Commission le témoignage des comptables vérificateurs de la Commission, afin de procéder aux états financiers.

LE PRESIDENT:
Très bien.

HENRI LAVOIE -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:





Q Voulez-vous dire à la Commission votre âge, monsieur Lavoie?

R 48 ans.

Q Quelle est votre profession?

R Comptable agréé.

Q Exerçez-vous votre profession seul?

R Non, j'exerce ma profession en société avec monsieur Prévost, sous le nom de Prévost, Lavoie & compagnie.

Q Exerçez-vous vos fonctions à Montréal?

R Plus exactement à Pont Viau.

Q Est-ce que vous agissez comme vérificateur-comptable pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Oui, depuis les débuts de la Fédération.

Q Je vous montre lesétats financiers au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante (1960), Fédération des Pilotes du St-Laurent au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante et un (1961) et trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), ces documents comprenant une copie française et une copie anglaise des états financiers de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous pourriez me dire si ce sont là les états financiers préparés par votre bureau-comptable?

R Oui, exactement.

Q Je désirerais déposer ces documents,

Votre Seigneurie, sous la cote 759.

Je note que vous déclarez dans votre rapport financier qu'aux membres de la Fédération des Pilotes duSt-Laurent, paragraphe 2 du rapport, que vous déclarez et je cite: "Notre examen a comporté une revue générale des procédes comptables et d'un sondage des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que vous avons considérés nécessaires dans les circonstances."

Voudriez-vous expliquer à la Commission quels procédés avez-vous adoptés quant à la vérification des états financiers de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Pour faire la vérification, l'élément de base pour nous autres, ce sont les résolutions du bureau de direction qui déterminent que l'élément recettes pour le revenu a été lescotisations adressées aux membres, aux corporations-membres, et pour les déboursés, les résolutions des directeurs qui approuvent ces déboursés. Alors, nous avons fait une vérification assez détaillée de tous les déboursés ainsi que des recettes.

Q En ce qui concerne les déboursés, est-ce que vous procédez par technique de sondage d'un certain nombre de pièces, ou si vous procédez à une vérification complète des pièces?

R En fait, dans le cas de la Fédération, ç'a été un sondage universel, nous avons vérifié toutes

les pièces.

Q Est-ce que vous avez été en mesure, depuis les débuts de la Fédération, de trouver toutes les pièces justificatives nécessaires à l'analyse des états financiers et à l'approbation de ces états, par vous-même?

R Oui, aucune pièce n'a manqué durant les trois années sur lesquelles j'ai fait la vérification.

Q Et est-ce que les administrateurs de la Fédération vous ont fourni la collaboration que vous demandiez?

R J'ai obtenu une collaboration pleine et entière.

Q Et est-ce que vous avez trouvé, depuis le début, quelques défauts dans la tenue des livres?

R Non, réellement, la compatabilité telle que tenue à la Fédération est conforme aux normes comptables, et répond aux besoins de la Fédération.

Q Est-ce que vous avez constaté quelque chose, quelque utilisation non autorisée de fonds

R Non, pas à ma connaissance.

Q Je note que sur les états financiers se terminant au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), vous avez fait un état séparé pour: Etat des recettes et déboursés du congrès de la Fédération, seize(16) et dix-sept (17) mars mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle un poste spécial est déterminé

à cette fin?

R Oui, parce qu'en fait, c'est un peu une comptabilité par elle-même, tenue séparément des livres de la Fédération, avec un livre de banque séparé et "vouchers" mis à part, aussi.

Q Et je vois aussi que vous avez tenu un relevé séparé pour: Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage. Est-ce qu'il y a encore là un poste - une raison spéciale à cette fin?

R Oui, la raison spéciale, c'est que la Commission, dans le temps, n'était pas des plus avancée, et qu'une comptabilité spéciale avait été incorporée pour les corporations-membres; alors, pour en tenir compte pour les années futures, surtout, nous avons crû juger bon de tenir un état séparé pour ça.

Q Et je note qu'en ce qui concerne le congrès de la Fédération, vous avez tenu une comptabilité séparée aussi, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Exactement, oui.

Q Et que la chose ne s'est particulièrement pas faite pour l'année mil neuf cent soixante (1960). Pourriez-vous dire à la Commission quelle période couvrait l'exercice terminée le trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante (1960)?

R Au meilleur de mon souvenir, je crois que la période couvrait de septembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959) au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante (1960).

Q Quand vous référez à septembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959), est-ce que vous voulez référer au début de la Fédération tout simplement, au moment de l'incorporation de la Fédération?

R Au moment de l'incorporation, oui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, comme nous n'avons pas eu l'avantage de consulter ces états, est-ce que le contre-interrogatoire de ce témoin pourrait être remis après l'ajournement habituel de cet après-midi?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, je m'objecte sûrement à cette demande pour les raisons suivantes: Monsieur Lavoie est vérificateur comptable. Il n'est pas en mesure de témoigner quant à la - l'opportunité de telle ou telle dépense, à savoir si elle est trop oupas assez considérable, si telle cotisation devait être faite à tel moment ou tel autre moment. Il est simplement en mesure de témoigner en tant que vérificateur-comptable sur le fait que les pièces justifi-



catives étaient là, en rapport avec chaque recette et chaque dépense, en mesure de témoigner si oui ou non il y a eu des affectations de faites conformément aux résolutions trouvées dans les minutes, si oui ou non il y a eu fraude...

LE PRESIDENT:
Le genre de vérification.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
En définitive, et en ce qui concerne les postes qu'on mentionne dans les bilans.

Je le dépose maintenant pour que mes confrères puissent contre-interroger monsieur Bédard qui, en tant qu'administrateur de la Fédération, sera en mesure de témoigner quant à chacun des postes mentionnés dans ce document.

LE PRESIDENT:
Pour donner une chance à votre confrère, nous allons ajourner cinq minutes.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.



TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Lavoie, je constate qu'à votre bilan, au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), relevé A, qui vous donne l'actif et le passif, en regard du passif, il ne s'y rencontre aucun compte payable. Voulez-vous m'expliquer si en fait, en préparant ce bilan, vous avez tenu des comptes payables ou non?

R Vous parlez du trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), n'est-ce pas?

Q Mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Comme passif, il y a seulement un fonds de réserve relativement à la Commission de Pilotage; il n'y avait pas d'autre compte à payer à cette date-là.

Q Est-ce qu'il y avait des comptes payables qui étaient dus en rapport avec la Commission de pilotage?

R Je ne crois pas. Ce sont les dépenses préliminaires; ils avaient envoyé une cotisation spéciale, un montant préliminaire qu'ils ont reçu, là, il y a quelques petites dépenses, mais il n'y a pas de compte à payer à cette date-là; autrement, on l'aurait prévu.

Q Laissons de côté le fonds de réserve qui concerna la Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage, je reviens à ma question: Est-ce que je dois comprendre qu'il n'y a pas, d'après votre relevé, de comptes payables au trente et un (31) décembre mil



neuf cent soixante -deux (1962)?

R C'est juste, d'après nous, il n'y en a pas.

Q Il n'y en a pas?

R Non.

Q Quand vous faites votre analyse des pièces et votre sondage, est-ce que vous vérifiez si en fait il y a des comptes payables?

R Oui.

Q Qui n'ont pas été payés au moment où le bilan est préparé?

R Oui, parce que si vous référez à l'autre année avant, vous allez en trouver, des comptes à payer.

Q C'est la raison de ma question; c'est que dans les années précédentes, j'ai constaté qu'il y avait au poste "passif" des comptes payables à ce moment-là.

R C'est vrai. S'il y en avait eu en mil neuf cent soixante-deux (1962), ce serait inscrit au bilan.

Q Est-ce que pour les fins de votre bilan, vous prendriez en ligne de compte un budget pour prévoir aux dépenses futures? Est-ce que ça se fait, parfois, en matière de comptabilité?

R Dans certains cas, oui, mais pas dans le présent cas; il n'était pas question de budget d'avance, ici.

Q Vous ne considérez comme dépense





qu'une dépense actuellement faite, approuvée par le bureau de direction?

R Approuvée par le bureau de direction, qu'elle soit payée ou non.

Q Que ce soit payé ou non?

R Oui. Si elle n'est pas payée, elle entre dans les comptes à payer, et si elle est payée, elle entre dans les comptes courants.

Q Maintenant, si vous voulez revenir au numéro B du bilan de la même année, je constate au poste "dépenses" l'item suivant: Tours accordés au président $2,405.00; tours accordés au administrateurs, $546.91. Est-ce que vous avez cet item devant vous?

R Oui monsieur.

Q Il y a eu de la preuve, plus tôt, devant cette Commission, à l'effet que dans le cas de tours accordés au président, une remise était faite à la Corporation de sa circonscription?

R Oui.

Q Voulez-vous m'expliquer de quelle façon vous en êtes arrivé à faire cette entrée ici, par exemple: Tours accordés à $2,405.00 pour le président? Quelle est la pièce qui vous a servi à faire votre entrée, ici?

R En autant que je me souvienne, c'est une charge de la corporation-membre faite à la Fédération. Alors, la Fédération paye la corporation-membre pour les tours alloués à leursreprésentants.

Q Et comme pièce justificative, vous

avez, j'imagine, un chèque de la Fédération, payable à la Corporation du district concerné?

R Payable à la Corporation, c'est ça.

Q Est-ce que la Corporation envoie une facture pour couvrir le montant concerné?

R C'est une facture - c'est plutôt un genre de lettre adressée à la Fédération, comme quoi la Fédération doit tant de tours à leursCorporations pour leurs représentants.

Q Et ceci est ensuite approuvé par une résolution du bureau de direction?

R C'est ça.

Q Que vous avez constatée vous-même?

R C'est ça.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENVICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le septième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ANDRE-CLAUDE-BERNARD BEDARD -
DEJA ENTENDU.
EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, lorsque nous avons ajourné vendredi dernier, vous aviez relaté à la Commission les principaux évènements survenus dans l'histoire de la Fédération dans les années mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961). Nous en étions rendus aux évènements se rapportant à l'année mil neuf cent soixante-deux (1962). Et pourriez-vous expliquer à la Commission quels sont les principaux évènements qui se sont rapportés, enfin, les principaux évènements dans lesquels la Corporation aété impliquée,



jusqu'à l'annonce de la mise sur pied de la Commission Royale d'Enquete?

R .....

Q Je note que vous avez devant vous un document comportant certaines notes et certaines mentions. Est-ce que ce document a été préparé par vous-même?

R C'est exact.

Q Et il s'agit de dates et de références, etc. Votre Seigneurie, si le témoin peut avoir l'autorisation de s'y référer...

LE PRESIDENT:

Ce sont ses notes, il a le droit de s'en servir.

LE TEMOIN:

R A la fin de mil neuf cent soixante et un (1961), le conseil d'administration de la Fédération des Pilotes du St-Laurent a été avisé par les corporations-membres que celles-ci avaient reçu une lettre en provenance du ministère des Transports, les avisant qu'il pourrait y avoir certains changements relatifs aux frais encourur par le ministère pour l'administration du pilotage. Cette lettre était de nature assez vague, et je me rappelle que la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, à ce moment-là, a écrit au ministère pour avoir de plus amples informations sur qu'est-ce qui mijotait.

Le vingt (20) février, le ministère



a répondu par lettre à monsieur Rousseau en disant que la proposition venait du conseil de la trésorerie, et qu'on était à compiler certaines statistiques, et que pour le moment, on ne pourrait pas donner de plus amples informations.

Toutefois, le vingt (20) février, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent a reçu une lettre del'honorable Balcey l'avisant qu'il contemplait prendre 4½% du revenu des pilotes et l'affecter aux frais encourus par le ministère, soit des frais de bateaux-pilotes et frais d'administration en général.

Alors, à l'assemblée du vingt-quatre (24) février, monsieur Gaston Rousseau, président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, nous fit part de cette correspondance, et lecture fut faite devant le conseil d'administration de la Fédération.

Pendant l'hiver mil neuf cent soixante-deux (1962), comme à toutes les années, chaque corporation de pilote du St-Laurent prépara différentes demandes et suggestions pour être soumises au comité conjoint composé des Armateurs, des représentants du ministère et des pilotes...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Excusez-moi de vous interrompre, - vous avez référé à la correspondance en rapport avec le projet du ministère de soustraire 4½% des revenus des



pilotes de Québec et les affectant aux vedettes, aux bateaux-pilotes. Est-ce qu'il y a eu del'échange de correspondance entre la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et la Fédération à cet égard?

R .....

Q Et la Fédération des Pilotes?

R S'il y a eu de la correspondance, je ne peux dire exactement; la question a été soumise par le président, lors d'une assemblée du conseil d'administration, mais de mémoire.....

Q Est-ce que les lettres reçues par la Fédération - par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent vous ont été transmises?

R Oui, c'est exact.

Q Je vous montre ici un dossier de lettres, dont la première est du six (6) novembre mil neuf cent soixante et un (1961), adressée par monsieur Wilfrid Ménard à vous-même, et qui se lit:

" Cher monsieur Bédard,

Veuillez trouver sous plicopie des lettres adressées et reçues de monsieur Baldwin, concernant le comité du trésor."

Vous souvenez-vous avoir reçu ces lettres de monsieur Ménard?

R Oui, je m'en souviens très bien.

Q Cette documentation comprend: Photocopie d'une lettre du quinze (15) septembre adressée au capitaine Gaston Rousseau par monsieur Baldwin, photocopie d'une lettre du capitaine Jones à monsieur



Ménard, en date du treize (13) octobre mil neuf cent soixante et un (1961), photocopie de la réponse de monsieur Ménard à monsieur Baldwin, du vingt-six (26) septembre mil neuf cent soixante et un (1961), et lettre du vingt (20) février mil neuf cent soixante-deux (1962) au capitaine Gaston Rousseau par l'honorable Léon Balcey. Est-ce que ces documents ont été transmis à la Fédération?

R Oui, ces documents ont été transmis à la Fédération.

Q Je désirerais déposer ces documents en liasse sous la cote 760. La dernière photocopie comportait des annotations en marge, à l'encre, que j'avais fait moi-même, et que j'ai fait rayer, Votre Seigneurie, parce qu'elles n'étaient pas sur l'original.

LE PRESIDENT:
Je comprends que partie de ces lettres-là ont déjà été produites à Québec par monsieur Rousseau.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Nous avons essayé de retraçer le numéro de la pièce, Votre Seigneurie; j'avais souvenance qu'aumoins une de ces lettres-là a été déposée par monsieur Rousseau, et il m'a été impossible de retraçer le numéro de la pièce, mais, effectivement, je

crois en particulier que la dernière lettre du vingt (20) février a déjà été déposée à Québec.

Q Quelle attitude a été adoptée par la Fédération des Pilotes duSt-Laurent, en rapport avec cette proposition, monsieur Bédard?

R Je peux me référer au livre des minutes pour voir exactement ce qui s'est passé?

Q Oui.

R Il a été proposé, après la lecture de cette lettre, que le comité de la Fédération, accompagné de Me Marc Lalonde et du comité du National Pilots Committee du Canadian Merchant Service Guild se rendent à Ottawa afin de protester contre les implications que cette lettre voulait avoir.

Q Savez-vous si cette rencontre à Ottawa a eu lieu, subséquemment?

R Oui, je me rappelle très bien d'avoir été moi-même avec les membres de la Fédération et les membres du Canadian Merchant Service Guild à Ottawa, et nous avons rencontré l'honorable ministre des Transports pour protester contre cette mesure.

Q Et quelle a été la réponse que vous avez obtenue à cette occasion?

R Monsieur Balcey a dit qu'il étudierait la question plus longuement.

Q Maintenant, lorsque je vous ai interrompu plus tôt, vous aviez commencé à mentionner le fait que les groupements de Québec avaient préparé



des mémoires, si vous pouvez les appeler ainsi, à l'autorité de pilotage, en rapport avec les négociations d'hiver?

R C'est exact, comme à chaque année, les pilotes étudient attentivement l'année qui vient de se terminer, et, basé sur certains chiffres et certains faits, les pilotes préparent certaines demandes, soit demandes d'augmentation de tarif, d'amélioration aux aides à la navigation, et toutes autres choses qui peuvent être de l'intérêt des pilotes, des Armateurs et du ministère des Transports.

Ces demandes sont préparées par écrit et expédiées au ministère, et le ministère, de toute apparence , en fait parvenir des copies aux parties intéressées.

Maintenant, cette année-là, les rencontres ont été cédulées pour les 26 et 27 février à Montréal, et eurent lieu, chaque Corporation de Pilotes représentée par son conseil d'administration allait rencontrer les officiers du ministère et les Armateurs pour justifier leur demande. Le président de la Fédération, ou à ce moment-là, je remplaçais le président de la Fédération, monsieur Bailly, qui était malade, à titre d'observateur, j'ai assisté à chacune de ces réunions, sans toutefois y participer verbalement. Je tiens à dire là-dessus...

Q Excusez-moi - vous déclarez que vous étiez, à titre d'observateur, à ces assemblées au



vingt-sept (27) février mil neuf cent soixante-deux (1962), en remplacement de monsieur Bailly?

R Ah, je regrette, c'est l'année précédente que j'étais en remplacement de monsieur Bailly. J'était là à titre de président..... non, c'est exact..... j'étais là à titre de représentant de monsieur Bailly, j'étais alors secrétaire de la Fédération.

Et je tiens à dire là-dessus que ces propositions qui sont faites sont étudiées longuement, et les pilotes, lorsqu'ils les présentent, ils les croient bien justifiées, ces propositions.

Lorsque nous avons rencontré ce comité conjoint, nous avons eu à faire face à un refus catégorique sur toute question qui avait lieu à des augmentations de tarifs ou des ajustements de tarifs quelconque, les Armateurs ayant pris l'attitude qu'ils ne voulaient absolument pas discuter de tarifs avec les pilotes, qu'ils seraient prêts à discuter de salaire pour les revenus, seulement lorsque les pilotes accepteraient le principe de minimum et de maximum établit à l'avance. Il n'était pas question de discuter de la valeur même de chaque proposition.

Q Est-ce que la Fédération avait fait parvenir elle-même un mémoire à l'autorité de pilotage, analogue ou semblable à celui expédié par les groupements-membres, en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, pas que je me rappelle.

Q Est-ce que la Fédération avait par-

ticipé de quelque façon à la préparation des mémoires de chacun de ces groupements-membres?

R Aucunement.

Q A votre connaissance, est-ce que ces mémoires avaient été expédiés à l'autorité de pilotage avant les réunions du vingt-six (26) et vingt-sept (27) février que vous avez mentionné?

R Oui, je crois.

Q Seriez-vous en mesure de dire approximativement combien de temps avant ces documents avaient été expédiés?

R Je ne peux pas dire exactement, non.

Q Et lors de cette réunion des vingt-six (26) et vingt-sept (27) février, est-ce que les Armateurs sont arrivés avec des contre-propositions écrites, ou quelques documents écrits à vous soumettre?

R Je n'en ai vu aucun.

Q Et est-ce que l'autorité de pilotage avait - les représentants de l'autorité de pilotage avaient eux-mêmes certains documents ou contre-propositions à vous soumettre?

R Non, aucune contre-proposition; ils avaient certainement quelques documents, mais aucun du genre de contre-proposition.

Q Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance du mémoire de la Shipping Federation?

R Je l'ai lu, oui.

Q Sauriez-vous me dire si l'annexe 66 comporte une liste de mémoires adressés à l'autorité de

pilotage par diverses corporations en vue d'une rencontre le vingt-sept (27) février mil neuf cent soixante-deux (1962), semblant être conforme à ce qui a été expédié, à votre connaissance?

R Oui, ça semble bien conforme.

O Vous avez eu le temps de lire ceci lentement?

R Je les ai lus lentement, et j'avais lu, il y a quelque temps déjà, ces mémoires tels qu'ils avaient été soumis par chaque corporation-membre, et ça me semble être identique.

Q Alors, quel a été le résultat - excusez-moi, avant, rayez cette question - est-ce que vous aviez assisté `a la rencontre de l'année précédente, avec l'autorité de pilotage, pour fins de négociations d'hiver, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R L'hiver précédent, mil neuf cent soixante et un (1961), je crois que j'avais assisté seulement à l'assemblée des pilotes de la Corporation du Bas St-Laurent.

Q Mais est-ce que les Armateurs étaient présents à cette occasion?

R Non, les Armateurs n'étaient pas présents à cette occasion.

Q Quel a été le résultat de ces rencontres des 27 et 28 février 1962? Quelle décision avez-vous prises subséquemment?

R Eh bien, devant ce refus total de parlementer de négocier, nous avons décidé tout de même



d'essayer de nous faire entendre plus longuement par le ministère, et essayer d'avoir quelques négociations possibles pour reviser les demandes qui étaient faites par les pilotes.

Entre autre, nous avons adressé, en date du six (6) mars, une lettre à monsieur Alan Cumyn, et aussi à monsieur Balcey à cet effet.

Q Je vous montre copie d'une lettre adressée par moi-même à l'honorable Balcey, et à monsieur Alan Cumyn, en date du six (6) mars mil neuf cent soixante-deux (1962). Pourriez-vous me dire si vous avez reçu copie de cette lettre à votre bureau, et si c'est la lettre qui a été rédigée sur vos instructions?

R Oui, c'est exact.

Q Quels développements subséquents avez-vous eus à cet égard?

R Il n'y a pas eu de développements immédiats.

Entre temps, nous avons aussi expédié, le sept (7) mars, des lettres à l'honorable Léon Balcey, le mettant au courant que nous avions été saisis de la question du 4½%, et faisant une protestation officielle à propos de cette demande du ministère de prendre 4½% des revenus de la circonscription de Québec pour fins d'administration.

Q Je vous montre copie d'une lettre adressée par moi-même à monsieur Balcey. Est-ce que vous avez reçu copie de cette lettre, et est-ce qu'il



s'agit d'une lettre qui a été expédiée sur vos instructions?

R Oui, c'est exact.

Q Je désirerais l'annexer à la pièce déjà déposée, en liasse, en rapport avec le 4½%.

LE PRESIDENT:
C'est annexé à la pièce 760.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Annexé à la pièce 760, lettre du Marc Lalonde à l'honorable Léon Balcey, en dateu du sept (7) mars mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Est-ce qu'il y a eu des développements subséquents?

R Par après, nous avons eu un congrès qui a eu lieu les quatorze (14), quinze (15) et seize (16) mars, je crois, et, naturellement, lors du congrès et de l'assemblée générale des membres délégués, les questions qui étaient restées en suspens l'hiver précédent, en plus de la question du 4½%, ont été longuement discutées, et à l'assemblée des membres délégués, ona chargé la Fédération de faire tout en son pouvoir pour faire modifier cette attitude négative, au point de vue négociations, et faire tout en son pouvoir pour empecher qu'une partie des revenus des pilotes soit saisie et affectée à l'administration.

Q Est-ce qu'il s'agit de résolutions adoptées à l'unanimité par vos membres ou sur division?
R Unanimement résolu.
Q Je vous montre une lettre du quatorze (14) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), adressée par monsieur Alan Cumyn à moi-même, concernant les négociations d'hiver. Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de cette lettre?
R Oui.
Q Et pourriez-vous dire s'il s'agit de la première lettre que vous aviez reçue à la suite des rencontres des vingt-sept (27) et vingt-huit (28) février?
R Oui.
Q Vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y avait eu une attitude radicalement négative de la part du ministère et des administrateurs, lors de la rencontre; est-ce qu'il n'y a pas quand même dans cette lettre un certain nombre de points sur lesquels l'autorité de pilotage se déclare consentente à accepter les propositions des pilotes, ou du moins à les considérer plus longuement?
R A les considérer, à les étudier.
Q Maintenant, en ce qui concerne les questions de tarifs, est-ce qu'on vous représentait qu'on les examinerait, ou si la réponse était négative?
R La réponse était négative, les pilotes ayant déjà des revenus trop élevés, à ce que disait le département.



Q Et est-ce que cette lettre s'appliquait à toutes les corporations?

R Oui.

Q Est-ce que, si vous lisez attentivement cette lettre-là, on ne réfère pas aussi au fait que les augmentations de tarifs seraient considérées après, dans certains cas, je pense, en particulier au port de Montréal, si vous lisez attentivement, moyennant mise en vigueur d'un systême de revenu objectif ou de "target income"?

R ..... oui, c'est exact, enfin, le département et les Armateurs ne voulaient plus discuter de tarifs, mais localement,depuis quelque temps déjà, on voulait discuter de salaire, pour un objectif de salaire avec un minimum et un maximum.

Il y a quelque chose dans cette lettre que je désirerais attirer à l'attention de la Commission, si vous permettez, à l'item 8, ici, j'aimerais lire ce qui est marqué, c'est en anglais:

"I must advise you that the making of a regulation ensuring that no vessel will be loaded beyond a certain draught on the St. Lawrence River would appear to be beyond the surview of the Pilotage Authority, but I can assure you that we appreciate the seriousness of this problem and are presently discussing it with the Ship Channel Division of the Marine Works Branch. You will be advised later in this connection."

Q Est-ce qu'il s'agissait d'une demande



qui aurait été faite par un groupement en particulier lors de la rencontre du mois de février?

R La Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q Ils avaient demandé quoi?

R Je pourrais lire le texte, si vous voulez " A regulation be passed," ça vient du deuxième voulume du mémoire de la Shipping Federation, à la page 197, l'appendice 66, et la recommandation était: " A regulation be passed ensuring that no ship be loaded beyond a draught that will leave a safe margin under the keel."

Q Est-ce que vous avez eu des nouvelles depuis cette lettre du quatorze (14) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), sur le sujet?

R Bien, à la Fédération des Pilotes du St-Laurent, nous n'en avons pas eu. Maintenant, les pilotes du St-Laurent Central pourront témoigner là-dessus, au point de vue de la Corporation, plus tard.

Q Alors, si je comprends bien, sur les questions de tarifs, d'ajustement de tarifs, vous n'obteniez aucune concession de la part du ministère, dans la lettre de monsieur Cumyn, en date du quatorze (14) mars?

R Il fallait, avant d'avoir une concession du ministère, au point de vue revenu, accepter la suggestion de discuter d'un salaire qui serait établi entre une certaine marge, avec un minimum garanti et un plafonnement à ces revenus.



Q Quels ont été les évènements subséquents à la réception de cette lettre?

R .....

Q Vous aviez mentionné que le quinze (15) mars, vous avez eu une assemblée des membres délégués, tout à l'heure?

R Oui.

Q Votre assemblée générale annuelle, est-ce qu'il y a eu d'autres développements subséquents?

R ..... nous avons expédié, je crois, des télégrammes au ministre - je vais référer encore une fois au livre des minutes, si vous voulez.....

Q Est-ce que vous avez fait des démarches en vue de rencontrer les représentants de l'autorité de pilotage, à la suite de la réception de la lettre?

R Oui, nous avons fait des démarches par après, de toute manière, il y a eu une résolution qui a été passée, nous avons envoyé, je crois, copie de cette résolution au ministre, concernant l'utilisation d'une partie des frais - une partie des revenus des pilotes pour être affectée aux frais du service bénéficiant essentiellement aux Armateurs.

Q Et ces négociations, à proprement parler, je comprends que vous aviez, si vous voulez, deux chats à fouetter en même temps, à ce moment-là: Le problème du 4½% quant à ce qui se rapporte au cas de Québec, et aussi aux pilotes de St-Jean, je crois?

R 25%, dans le cas de St-Jean.

Q Et les négociations - les problèmes



soulevés lors des négociations d'hiver?

R Oui. La lettre de monsieur Alan Cumyn a été lue aux membres délégués, et les membres délégués, à cet effet-là - je peux lire la proposition qui a été faite là-dessus?

Q Oui.

R "Sur proposition par J. Léon Pouliot, secondée par monsieur André Pérusse, il est décidé à l'unanimité, étant donné l'attitude complètement négative du ministère à cet égard, que le conseil d'administration de la Fédération prenne tous les moyens nécessaires pour essayer d'obtenir de l'autorité de pilotage ...

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que je comprends que la Fédération s'occupait aussi conjointement du cas des pilotes de St-Jean Nouveau Brunswick?

R Non.

Q Mais lorsque vous parlez de 25% pour les pilotes de St-Jean, c'est: St-Jean Nouveau Brunswick?

R St-Jean Nouveau Brunswick, et c'est simplement l'information que nous avons; nous n'avons pas représenté les pilotes de St-Jean dans cette chose-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Par ailleurs, dans votre témoignage antérieur, vous avez mentionné que vous aviez comparu à Ottawa, conjointement?

R Conjointement avec le Canadian Merchant



Service Guild, où les pilotes de St-Jean étaient représentés par le Canadian Merchant Service Guild lors de cette rencontre.

Q Alors, vous venez de déclarer que vous avez lu la lettre de monsieur Cumyn?

R C'est exact.

Q Aux membres délégués, et que la résolution sus-mentionnée a été adoptée donnant pouvoir au conseil d'administration... voulez-vous répéter, s'il vous plaît? J'ai manqué la fin.

R "Que le conseil d'administration et la Fédération prennent tous les moyens nécessaires pour faire modifier l'attitude de l'autorité de pilotage."

Q Alors, qu'est-ce que vous avez fait subséquemment à l'assemblée générale annuelle de la Fédération?

R Nous sommes montés à Ottawa, maître Lalonde et moi-même pour rencontrer l'honorable Balcey et les fonctionnaires du ministère, pour exprimer la gravité de la situation et demander qu'on arrête d'étudier les choses et qu'on pense à l'action immédiate.

Le ministre nous a laissé savoir qu'il devait rencontrer les Armateurs le lendemain matin, et que le lendemain après-midi, nous aurions une conversation téléphonique lui, nous informant des développements.

Après l'entrevue avec le ministre, nous avons eu des entrevues avec les fonctionnaires, et nous sommes, Me Lalonde et moi-même, nous sommes retournés

à Montréal, et j'avais convoqué par téléphone une assemblée du conseil d'administration pour qu'ils soient là lorsqu'on aurait des nouvelles du ministère ou du ministre, le lendemain.

Malheureusement, monsieur Balcey nous a alors informés que les Armateurs n'avaient pu le rencontrer et que la rencontre avait été remise au vingt-sept (27) mars.

Alors, là-dessus, nous avons expédié, le vingt-deux (22) mars, des télégrammes à monsieur Baldwin et à monsieur Balcey.

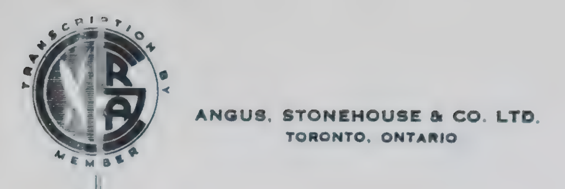
Q Je vous montre copie de deux télégrammes expédiés par moi-même à monsieur Baldwin et à monsieur Balcey. Pourriez-vous me dire si vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ces documents, et si ces télégrammes ont été expédiés sur vos instructions?

R Oui, c'est exact. Maintenant, j'aimerais à souligner ici...

Q Voulez-vous en donner lecture, si vous voulez?

R Très bien. Le premier télégramme expédié à l'honorable Léon Balcey, ministre des Transports, Hunter Building à Ottawa, Ontario. C'est daté du vingt-deux (22) mars mil neuf cent soixante-deux (1962):

" Avons fait rapport aux directeurs de la Fédération des Pilotes du St-Laurent. Vous remercie de l'entrevue accordée. Directeurs sont d'avis



qu'étant donné les concessions importantes que nous faisons concernant gel du tarif pour deux ans et étude sérieuse du systême du revenu semi-garanti, nos demandes concernant ajustements de tarifs et autres questions sont justifiées et devraient ětre acceptées par Armateurs. Demandes faites après examen réaliste de situation de circonscriptions de pilotage et aucune demande n'a été soufflée arbitrairement. Espérons que vous pourrez convaincre armateurs du bien fondé de nos demandes et vous remerçions d'avance de sympathique attention. Lettre suit.

MARC LALONDE "

L'autre télégrammen, aussi daté du vingt-deux (22) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), est expédié à monsieur J.R. Baldwin, deputy minister of Transport, Hunter Building, Onttawa, Ontario:

"Mr. Bedard and myself have reported to Board of Directors of Federation of St Lawrence River Pilots express gratitude for interview granted to us. Directors wish to stress that in view of important consessions offered concerning tariff freeze for 2 years and serious and thorough study of target income system their request for tariff adjustment and other

matters are reasonable and should be accepted. Our requests have been made on basis of careful examination of the situation in Pilotage districts and are thoroughly justified in our view. Directors hope you will reach similar conclusions."

signed: Marc Lalonde.

Q Vous mentionnez dans ces documents que vous aviez fait des concessions en particulier se rapportant à un gel du tarif pour deux ans et promesse d'études attentives de la proposition des Armateurs durant l'intervalle. Vous rappelez quand ces concessions auraient été faites?

R Je crois qu'elles ont été faites lors de la visite du vingt (20) mars à Ottawa, et que nous en avons discuté avec les fonctionnaires du ministère, à ce moment-là.

Q Est-ce que vous avez eu une réponse immédiate à ces...

R Non, nous attendions la lettre que le ministre nous avait promise et qui avait été retardée parce qu'il y avait eu impossibilité de rencontre entre le ministre et les Armateurs. Nous avons toutefois communiqué par téléphone avec le ministère, demandant s'il se passait quelque chose.

Q Je vous montre ici une lettre du vingt-trois (23) mars de monsieur Baldwin, adressée à moi-même. Est-ce que vous avez pris connaissance de ce document dans le dossier de la Fédération?

R Oui.

Q Et pourriez-vous juste sommairement nous dire la substance de cette lettre?

R C'est un accusé réception du télégramme du vingt-deux (22), et on dit que la question est à l'étude.

Q Maintenant, je vous montre copie d'une lettre du ministre des Transports, adressée à moi-même, le vingt-six (26) mars mil neuf cent soixante-deux (1962) avec la mention à l'effet que ç'a été reçu le vingt-huit (28) mars mil neuf cent soixante-deux (1962). Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance de cette lettre aussi, et voulez-vous nous dire à quoi se réfère cette lettre?

R C'est un accusé réception de la lettre du six (6) mars dans laquelle nous demandons aux fonctionnaires d'apprécier les demandes de négociation d'hiver à leur juste valeur; et le ministre fait remarquer que dans notre lettre, nous avions dit que les Armateurs et les autorités du gouvernement avaient fait un front commun pour un refus catégorique et sans discussion des demandes; il explique que les fonctionnaires dans l'administration du pilotage ont le devoir de concilier les divergences de vues qui sont inévitables entre les pilotes et les Armateurs, au sujet des conditions de travail.

Q Cette lettre du ministre que vous receviez était donc subséquente à la rencontre du vingt (20) mars, et se rapportait à la première lettre expédiée le six (6) mars mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y a, dans cette lettre, quelques références à la rencontre que vous aviez eue le vingt (20) mars mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Aucune.

Q Quels ont été les développements subséquents à la réception de cette lettre?

R ..... le vingt-neuf (29) mars, un télégramme fut adressé à monsieur Balcey, télégramme dont nous avons eu copie et qui a été adressé par la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, avisant le ministère que la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central était pour tenir une assemblée générale spéciale de tous ses membres le trente (30) mars, à Trois-Rivières, je crois.

Q Je vous montre une copie de télégramme adressée par moi-même à l'honorable Balcey, en date du vingt-neuf (29) mars mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce qu'il s'agit du télégramme auquel vous référez?

R C'est exact.

Q Et une copie du télégramme était adressée à la Fédération?

R Je ne sais comment c'est parvenu à la Fédération, si ç'a été adressé ou transmis, mais c'était dans les dossiers de la Fédération.

Q C'était dans les dossiers de la Fédération?

R Oui monsieur.

Q Et subséquemment à ceci - Votre Seigneurie, j'aimerais déposer cette copie de télégramme, je ne sais si elle est tirée des dossiers de la Fédération ou de mes dossiers, copie de télégramme du trente (30) mars, qui se lit comme suit:

"Lajoie, Gelinas, Lajoie, Bourque et Lalonde,
60, rue St-Jacques, Montréal, Qué.

Reçu votre télégramme ce matin. Désire vous assurer que question retient actuellement toute mon attention. J'espère communiquer avec vous début semaine prochaine.

LEON BALCER, ministre des Transports."

Je désirerais l'annexer avec les autres documents étant donné que ça se rapporte au même sujet.

Q Alors, subséquemment à l'expédition de ce télégramme et à l'assemblée du trente (30) mars de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, quels ont été les développements qui sont survenus?



R Bien voici: Ca faisait déjà plusieurs semaines, j'oserais dire, depuis plusieurs mois que les propositions des pilotes avaient été faites, présentées officiellement, étudiées, et toujours, les questions sont à l'étude, la saison de navigation va débuter, les négociations d'hiver n'aboutissent à rien, la question du 4½% à être retenue sur les revenus des pilotes de Québec est encore dans l'air, il n'est pas réglé, alors, il y a une assemblée du conseil d'administration de la Fédération qui est tenue à Montréal le trois (3) avril, et à ce moment-là, une Corporation nous fait part de son intention d'arrêter de travailler, et d'autres corporations..... d'autres représentants de corporations qui sont sur le conseil d'administration de la Fédération nous font part qu'ils ont l'intention de prendre une telle initiative.

Alors, il est résolu que la Fédération appuie toutes les corporations-membres qui arrêteront de travailler comme elles seront dirigées par leurs membres à l'assemblée générale.

LE PRESIDENT:

Q Ca, c'est à l'assemblée du trente (30)?

R Non, l'assemblée du trente (30), Votre Seigneurie, est une assemblée de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, à laquelle la Fédération n'a pas assisté.

A l'assemblée du conseil d'administration de la Fédération des Pilotes, du trois (3) avril,



une corporation-membre est avisée que la Corporation a l'intention d'arrêter, tant que les questions en litige n'ont pas été résolues, et d'autres corporations aussi sont d'avis qu'elles prendront probablement la même procédure, la même attitude.

Alors, il y a une résolution qui est mise d'avant à l'assemblée du conseil d'administration de la Fédération, et il est décidé que la Fédération appuiera toute corporation qui arrêtera de travailler. Ces corporations nous avisent qu'elles désirent tenir des assemblées de leurs membres.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Sauriez-vous me dire si une résolution de cet ordre avait été adoptée de quelque façon antérieurement à la date du trois (3) avril par la Fédération des Pilotes du Bas St-Laurent?
R Bien, la seule..... non, absolument rien de cet ordre.
Q Est-ce que vous voulez dire...
R Rien de spécifique comme tel.
Q Est-ce que vous voulez dire que la seule résolution à laquelle on peut se référer à ce sujet est celle que vous avez citée à l'assemblée générale des membres délégués le quinze (15) mars mil neuf cent soixante-deux (1962)?
R C'est exact.
Q Et est-ce que la Fédération des Pilotes

du St-Laurent avait elle-même pris l'initiative de quelque façon dans cette décision d'arrêter de travailler?

R Aucunement. Je me rappelle très bien que comme président, j'ai expliqué aux administrateurs de la Fédération la gravité de cette action, ce qui pouvait en résulter, les complications que ça pouvait amener, ainsi de suite et la décision d'appuyer les corporations-membres a été prise par après, mais c'est venu de corporations-membres et non du conseil d'administration de la Fédération.

Q A votre connaissance, sans qu'il y ait eu de résolutions d'adoptées sur ce sujet, est-ce qu'il y a eu des assemblées antérieures du conseil d'administration, décision d'arrêter de travailler, de toute façon, au niveau de la Fédération?

R Non.

Q Alors, une fois cette décision prise, quel acte a été posé parla Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Nous avons avisé le ministre par télégramme, en expédiant une copie au capitaine Matheson de la Shipping Federation, l'avisant de la situation.

Q A quelle date avez-vous envoyé ce télégramme?

R Le quatre (4) avril.

Q Je vous montre copie d'un texte expédié par vous-même à l'honorable Léon Balcey, portant la mention "télégramme expédié à l'honorable Léon Balcey, ministère des Transports, Ottawa, ce 4 avril 1962."

Est-ce qu'il s'agit du document auquel vous référiez?

R Oui, c'est exact.

Q Pourriez-vous donner lecture à la Commission de ce texte?

R " Délais systématiques des armateurs apportés à examen des demandes des pilotes et refus même d'étudier ces demandes forcent pilotes du St-Laurent à convoquer assemblées générales spéciales de tous pilotes à partir jeudi, 5 avril, minuit - Pilotes non disponibles durant temps de ces assemblées - Mesures appropriées ont été prises pour éviter dangers à sécurité maritime et à communautés riveraines - Sommes à votre disposition en tout temps.

(signé) André C. Bédard
Président
Fédération des Pilotes du St-Laurent.

"

Q Et vous dites que vous avez envoyé une copie de ce document au capitaine Matheson de la Shipping Federation?

R C'est exact.

Je voudrais expliquer que les mesures



appropriées prises pour éviter les dangers à sécurité maritime et à communautés riveraines.

Nous avons avisé les pilotes qui seraient à bord de navires passé minuit, de continuer à remonter leur navire jusqu'à destination et le mettre dans un endroit de toute sécurité.

Q Et quels développements sont survenus après le quatre (4) avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R .....

Q Après l'expédition de ce télégramme?

R .....

Q Est-ce que le ministre vous a répondu, à ce télégramme que vous avez envoyé?

R Je crois que la réponse du ministre est arrivée..... je ne sais pas combien de temps après.

Q Je vous montre copie d'un télégramme adressé par le ministre des Transports à monsieur André C. Bédard le cinq (5) avril p.m. 12:59. Est-ce qu'il s'agit d'un télégramme - du texte d'un télégramme que vous auriez reçu à ce moment?

R Oui, c'est exact.

Q Et je note qu'un autre texte est en bas du message de l'honorable Balcey. Est-ce qu'il s'agit d'un document expédié par vous-même?



R C'est la réponse à ce télégramme du ministre.

Q Et expédié par vous-même?

R Expédié par moi- même.

Q Etant donné que ces textes sont en français, est-ce que vous pourriez en donner lecture de façon à ce que nous ayions une version anglaise dans le dossier?

R Le premier télégramme est expédié à moi-même, et daté du cinq (5) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), 12:59 heures p.m. Le texte:

" Reçu hier fin après-midi votre télégramme m'informant arrêt de travail projeté des pilotes ce soir. Regrette sincèrement mesures prises à l'improviste par pilotes vu que je m'étais penché sur problèmes en cause pour concilier divergence apparentes entre Armateurs et pilotes et présenter propositions constructives. Lettre donnant explications sera adressée à Fédération des Pilotes d'ici vingt quatre heures avec copies aux Armateurs. Crois souhaitable que pilotes ne prennent pas de mesures avant que question soit étudiée avec Armateurs à la lumière de ma communication.

LEON BALCER, ministre des Transport.

"



Et le deuxième est un message transmis à l'honorable Balcey, à 3:30 heures de l'après-midi, à la même date:

" Accusons réception votre télégramme Vous remerçions pour considération donnée à problèmes. Rappelons nos démarches, télégrammes et téléphones répétés auprès armateurs et ministère, Tel qu'indiqué dans télégramme hier, sommes à votre disposition en tout temps pour discuter et régler questions pendantes. Assurons de nouveau mesures prises pour éviter tous dangers à navires et communautés riveraines. Rappelons attitude conciliante des pilotes. Croyons problèmes actuels pourraient être réglés rapidement et devant attitude dilatoire armateurs et expérience passée avec ceux-ci, regrettons nécessaire maintenir mesures envisagées.

André C. Bédard, Président
Fédération des Pilotes du St-Laurent.

Q Alors, nous sommes rendus au cinq (5), à l'avant-midi. Est-ce que l'arrêt de travail s'est effectivement produit à la fin de cette journée?

R C'est exact, les pilotes de trois corporations ont arrêté de monter à bord des navires à minuit, à cette date.

Q Vous dites: Les pilotes de trois corporations; est-ce qu'il n'y a pas cinq groupements-membres de la Fédération?





R Oui, il y a cinq groupements membres, et deux groupements-membres n'avaient pas encore commencé leurs activités de pilotage: La voie maritime du St-Laurent n'était pas ouverte à ce moment-là, la voie maritime ouvre généralement, chaque année, le quinze (15) avril, et nous n'étions rendus qu'au cinq (5) avril.
Q Est-ce qu'au moment de la fin de l'arrêt de travail, la voie maritime du St-Laurent était ouverte?
R Non, elle n'était pas ouverte encore.
Q Alors, durant toute la durée de l'arrêt de travail, effectivement, il y avait trois groupements-membres qui choisirent de refuser de piloter?
R C'est exact.
Q Le six (6) avril, ç'a été la première journée de l'arrêt de travail?
R Il y a aussi à cette date - nous avons reçu la lettre qui nous avait été promise par l'honorable Balcey depuis plusieurs semaines.
Q J'ai ici une lettre de l'honorable Léon Balcey adressée à moi-même, en date du cinq (5) avril mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce qu'il s'agit de la lettre à laquelle vous référez, et est-ce que vous avez pris connaissance de cette lettre?
R Oui.
Q A l'époque?
R A l'époque, oui.
Q Et est-ce que cette lettre se rappor-

tait à votre rencontre du vingt (20) mars ou à d'autres évènements à l'époque?

R Je crois que c'est à la rencontre du vingt (20) mars; c'est le cinq (5) avril, et c'est marqué: "J'ai étudié très attentivement la proposition que vous avez faite la semaine dernière."

Q Effectivement, est-ce que vous aviez fait une proposition la semaine précédente?

R Pas que je me rappelle, non, la proposition était du vingt (20) mars, et je ne me rappelle pas d'avoir lu cette lettre durant les deux derniers jours, mais tout de même, si je me rappelle bien, cette lettre visait les problèmes à l'étude, et ne suggérait pas d'autres alternatives que d'accepter le minimum maximum, visant, encore une fois, Votre Seigneurie, à mettre les pilotes à salaire, avec un certain minimum de garantie et un plafonnement.

Q Alors, cette lettre, dites-vous, a été reçue le six (6) avril?

R Oui, vers le six ou le huit, je ne sais pas exactement, mais.....

Q Est-ce qu'il y a eu d'autre échange de correspondance ou télégrammes avec le ministre, à cette époque?

R Pas à cette date; l'échange suivant alla au neuf (9) avril, je crois.

Q Je vous montre copie de document, de télégramme de l'honorable Léon Balcey à vous-même en date du six (6) avril, P.M. 1:12 heure, et je vous

demande si vous vous rappelez avoir reçu un tel télégramme?

R C'est encore la même chose que les autres.

Q Les autres documents déposés se rapportaient au cinq (5) avril?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous vous rappelez avoir reçu ce document?

R Oui.

Q Pourriez-vous encore donner lecture, étant donné que ce texte est en français.

R Oui, le six (6) avril, 1:12 heure p.m., expédié à moi-même par l'honorable Léon Balcey.

Le texte: "Votre dernier télégramme. Aurez maintenant reçu ma lettre mentionnant que Shipping Federation devrait étudier avec pilotes proposition concernant fixation revenu (objectif) et que les deux parties devraient se réunir de nouveau pour discuter de la chose. Je vous rappelle qu'au cours des diverses réunions tenues ces dernières semaines ministère a étudié chacune des nombreuses demandes de pilotes concernant conditions de travail ou questions d'ordre financier et qu'il a promptement donné suite dans la mesure du possible à certaines d'entre elles. Notamment en accordant d'autres brevets de pilotage pour rivière Montréal et en acceptant de s'occuper de l'étude du programme d'apprentissage de Cornwall -

excusez-moi, Votre Seigneurie, c'est que le programme de Cornwall est encore à l'étude présentement -

Dans ces circonstances, ne puis comprendre allusion aux retards et n'explique pas allusion aux questions pendantes. A moins que vous parliez proposition faite de vive voix que toutes les demandes des pilotes présentées par vos groupes de pilotage cette année soient acceptées sans modification pour deux ans. Vous désirerez peut-être préciser davantage votre pensée sur les questions pendantes et courantes.

(signé) LEON BALCER ministre "

Q Et je vous montre copie d'un texte d'un télégramme adressé à l'honorable Léon Balcey en date du six (6) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), et signé par moi-même. Est-ce que vous vous rappelez avoir reçu une copie de ce télégramme de l'honorable Léon Balcer?

R Oui.

Q Et est-ce que ceci constitue la réponse que vous avez adressée?

R Oui.

Q Voulez-vous en donner lecture?

R "Montréal, 6 avril 1962, l'Honorable Léon Balcer, Edifice du Parlement, Ottawa, Ont.

> Accusons réception de votre télégramme du 6 avril. Regrettons de constater que vous avez été mal informé.
>
> QUESTIONS PENDANTES:-
>
> 1. Aucune déclaration formelle n'a été émise par votre ministère pour contremander la proposition qu'une partie du revenu des pilotes soit affectée aux frais de pilotage.
>
> 2. Aucun brevet n'a été émis pour augmenter le nombre de pilotes de la circonscription de Québec-Montréal.
>
> 3. Aucune date fixée par votre ministère pour l'entrée en vigueur du système d'apprentissage Cornwall. Suggérons printemps 1963.
>
> 4. Aucune décision pour que les pilotes de Cornwall-Kingston n'aient plus à sortir de leur circonscription.
>
> 5. Aucune base réaliste encore établie pour calculer le revenu des pilotes. Présentement les chiffres fourmis par le ministère sont soufflés.
>
> Remerçions votre attention à ces problèmes. Désirons solutions prochaines. Sommes prêts pour discussions en tout temps. "

et c'est signé par vous-même.



O Je désirerais ajouter à ce document, Votre Seigneurie, copie de télégrammes échangés entre moi-même et l'honorable Léon Balcey à cette date, et substantiellement sur le même sujet, et aux mêmes effets, et copie de ce télégramme a été transmise à la Shipping Fédération, au capitaine Matheson. Il y a deux télégrammes, un de moi-même et un de monsieur Balcey, en date du six (6) avril.

Est-ce que vous avez reçu une réponse à votre dernier télégramme, où je note que ça fait plusieurs télégrammes où vous dites que vous êtes prêt à négocier en tout temps; est-ce que depuis le télégramme du quatre (4) avril, annonçant la décision de l'arrêt de travail, est-ce que vous aviez eu quelques communications, soit communications verbales directes, je veux dire, avec soit les représentants de l'autorité de pilotage, soit le ministère des Transports ou soit les Armateurs?

R Non, les communications sont des communications par télégrammes dont je viens de donner lecture.

Q Je note que dans le dernier télégramme, vous mentionnez: "Aucun brevet n'a été émis pour augmenter le nombre de pilotes de la circonscription de Montréal," est-ce que vous aviez déjà entendu parler antérieurement d'une décision rapportée dans le télégramme du ministre, du six (6) avril, dans laquelle on décide d'accorder d'autres brevets de pilotage pour



les pilotes de la circonscription de Montréal?

R Le télégramme du ministre était les premières nouvelles que nous avions à cet effet-là, et si je me rappelle bien, à cette même date, après avoir reçu le télégramme, les pilotes de Montréal vérifièrent s'il y avait desnouvelles dans ce sens, et ici, localement, on n'était nullement au courant de ça.

Q Je vous montre copie de télégramme du 7 avril 1962 par vous-même à l'honorable Balcey. Est-ce qu'effectivement ce télégramme a été envoyé par vous-même?

R Oui.

O Pourriez-vous en donner lecture, s'il vous plaît?

R Le 7 avril, 10:30 heures .A.M., expédié à l'honorable Léon Balcey par moi-même:

> " Répétons que nous sommes prets à négocier avec armateurs en tout temps de façon à mettre rapidement fin à situation présente. Avons été constamment disponibles depuis 4 jours et déplorons qu'aucune des autres parties n'ait jugé bon de consentir à une rencontre. Attitude obstinée des Armateurs étrangers semble démontrer leur intention exprimée dans le passé de détruire les associations démocratiques de pilotes et leur refus d'en venir à quelque entente que ce soit.
>
> ANDRE C. BEDARD
> Président
> Fédération des Pilotes du St-Laurent."

Q Est-ce que vous avez eu une réponse à ce dernier télégramme?

R .....

Q Vous rappelez-vous en avoir eu?

R ..... je ne me rappelle pas, là.

Q Est-ce qu'il y a eu d'autres développements en date du sept (7) avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Des développements de la part du ministère et des Armateurs, je ne crois pas qu'il y en ait eu.

Nous avons eu un congrès à Trois-Rivières où tous les membres de la Fédération, ou une bonne partie des membres de la Fédération étaient réunis en congrès.

Le huit (8) avril, qui était un dimanche, le navire Eskimo a tenté de redescendre le St-Laurent sans pilote licencié à son bord, et il s'est échoué à quelques milles en aval de Montréal; et le Consuelo, qui était un navire britannique, et qui remontait le fleuve vers Québec, a accroché au fond dans les câbles téléphoniques en avant de la ville de Québec, le neuf (9) avril...

Q Excusez, monsieur Bédard, mais ce congrès du sept (7) avril, à Trois-Rivières, est-ce qu'il s'y est adopté quelques résolutions importantes?

R Les membres du congrès ont voté unanimement d'appuyer le conseil d'administration dans la direction des négociations avec le ministère.

Q Alors, vous en étiez au neuf (9) avril?

R Le neuf (9) avril, nous avons reçu un téléphone de l'honorable ministre des Transports nous demandant de nous rendre à Ottawa pour le rencontrer, et c'est avec empressement que nous nous sommes rendus à son bureau à cinq heures de l'après-midi et avons passé quelques heures avec lui.

Il a, par après, demandé que nous rencontrions ses fonctionnaires, et en soirée, nous avons rencontré les fonctionnaires.

Q Et quel a été le résultat de ces diverses rencontres?

R La rencontre avec les fonctionnaires, l'honorable ministre nous avait demandé de limiter nos demandes à un strict minimum, et nos demandes étaient déjà un strict minimum, mais tout de même, chaque président de Corporation a été laissé libre à lui de faire certaines concessions s'il désirait faire des concessions.

Q Et quelle a été l'attitude des fonctionnaires du ministère, lors de cette rencontre?

R Les fonctionnaires du ministère étaient là pour recevoir et discuter avec les pilotes, mais ils n'avaient pas l'autorité finale, ils prenaient des notes sur les discussions en cours.

Q Et qui était présent lors de cette rencontre?

R Il y avait monsieur le capitaine Slocombe, monsieur le capitaine Gendron; je crois qu'il

y en avait un troisième.

Q Et le capitaine Jones était présent?

R Le capitaine Jones, c'est exact.

Q Est-ce que monsieur Cumyn était présent, le directeur des règlements maritimes?

R Non, monsieur Cumyn était absent du Canada à ce moment-là.

Q Et est-ce que monsieur Cumyn a été présent à quelque moment durant l'arrêt de travail?

R Présent à quel endroit?

Q A Ottawa?

R Non.

Q Est-ce que vous auriez obtenu quelque concession préalable, des fonctionnaires du ministère, avant cette rencontre, en rapport avec vos propositions, à part la lettre déjà déposée de monsieur Cumyn, au mois de mars mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Vous voulez dire, lors de rencontre verbale.....?

Q Oui, verbalement?

R Je crois que pendant les négociations d'hiver, le s vingt-six (26) et vingt-sept (27) février, on avait dit verbalement que le ministère étudierait la proposition d'avoir un système d'apprentissage pour la circonscription de Cornwall.

Q Est-ce qu'il en a été question de nouveau lors de votre rencontre avec les fonctionnaires du ministère, le neuf (9) avril au soir?

R Oui, monsieur Cumyn nous avait dit ça,



au grand désarroi des Armateurs, à la réunion des vingt-six (26) et vingt-sept (27) février, et lorsque nous avons rappelé ceci à monsieur Slocombe, monsieur Slocombe a dit que monsieur Cumyn ne savait pas de quoi il parlait quand il avait accepté cette proposition-là.

Q Je m'excuse, j'ai cru - j'ai dit, je crois "1963" dans ma question; il s'agit de 1962.

A la suite de cette rencontre, que s'est-il produit?

R On nous a demandé de rester à Ottawa, et que le lendemain on nous aviserait si ces négociations et ces demandes seraient acceptées.

Nous sommes retournés à l'hôtel, et le lendemain matin, j'ai moi-même téléphoné au capitaine Slocombe pour lui demander s'il y avait des développements. Il m'a dit que non, le ministre n'acceptait pas les dernières propositions.

Alors, nous sommes revenus à Montréal cette même journée.

Q Et quels ont été les développements subséquents? Vous en étiez au dix (10) avril?

R Le onze (11) avril, nous avons encore une fois rencontré le ministre à Ottawa, et moi-même et deux conseillers avons eu une longue discussion au bureau de ministre, et en sommes venus à un accord de principe. Le ministre disait qu'il considérait que les demandes refusées étaient raisonnables, et que toutefois, avant de se prononçer, il devait les soumettre aux



Armateurs.

Nous sommes revenus d'Ottawa très satisfaits, et nous sommes rentrés, dans cette soirée, à Trois-Rivières où il y avait une autre assemblée du congrès, pour faire rapport aux congressistes des derniers développements, et dans la soirée de ce mercredi le dix (10), nous sommes revenus à Montréal.

Q Mercredi le 11 avril.

R Mercredi le 11 avril, le matin, c'est-à-dire.

Le jeudi, nous attendions impatiemment la communication du ministre à savoir si les Armateurs avaient accepté les demandes, et le ministre nous a appris que ceci avait été rejeté par les Armateurs.

Q Alors, qu'avez-vous fait dans l'occurence?

R Dans l'occurence, nous avons attendu les développements, et, vendredi le treize (13), encore une fois, nous avons été convoqués à Ottawa pour rencontrer le ministre, et finalement pour en venir à un accord complet.

Q Je vous montre ici texte d'une lettre signée de l'honorable Léon Balcey, adressée à moi-même, le treize (13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962). Pourriez-vous me dire si vous avez pris connaissance de cette lettre, et s'il s'agit bien du document rédigé par le ministre à la suite de l'entente survenue le treize



(13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R C'est bien ça.

Q Je note que ce document un contient un certain nombre de points dont les premiers s'intitulent " Items généraux pour le fleuve: " pourriez-vous donner lecture à la Commission du premier item?

R "Calcul du revenu net. En ce qui concerne le calcul du revenu net, nous sommes disposés à accepter la formule pour laquelle chaque pilote pourra avoir une allocation de trente jours d'absence maladie ou de congé sociaux annuellement, afin d'en arriver au nombre de "pilote-effectifs".





Q Alors, il s'agissait d'un engagement du ministre. Savez-vous si ce premier point comportant l'engagement du ministre a jamais été mis en vigueur depuis?

R Pas à ma connaissance. Nous avons eu, devant cette Commission Royale, différentes statistiques qui ont été déposées, sur les abasences des pilotes, et je ne me rappelle aucunement que les fonctionnaires aient pris 30 jours d'absence maladie ou congé pour chaque pilote.

Q Et vous rappelez-vous, subséquemment même au treize (13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962) si vous avez soulevé ce point spécifique avec les représentants du ministère?

R Je ne me rappelle pas.

Q Deuxième item se rapportant à l'établissement d'une Commission Royale, je pense bien que le ministère a agit à cet effet. Le troisième point comporte votre engagement à ne pas demander de changement de tarifs aux tarifs des droits de pilotage pour une période de trois ans. Cette lettre passe ensuite à des items spéciaux, et le premier item spécial se rapporte à la circonscription de Kingston. Pourriez-vous donner lecture du premier item?

R "Nous prendrons les mesures appropriées afin que les pilotes de cette circonscription n'aient plus à faire de pilotage sur le Lac Ontario."

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a des pilotes de la circonscription de Kingston, encore

aujourd'hui, qui sont appelés à faire des voyages sur le Lac Ontario?

R Oui, c'est ce qu'on me rapporte; ce qu'on me rapporte, je veux dire, les pilotes de cette circonscription.

Q Le deuxième item comporte une modification sur la base de rémunération s'appuyant sur les voyages accomplis au lieu des jours. Passons à l'item de la circonscription de Cornwall, est-ce que vous pourriez en donner lecture à la Commission?

R " Mon département développera un plan d'apprentissage de nouveaux pilotes et ce plan sera en vigueur en 1963."

Q Pourriez-vous dire à la Commission si ce plan d'apprentissage pour la circonscription de Cornwall est présentement en vigueur?

R Il n'y a pas de plan d'apprentissage pour la circonscription de Cornwall.

Q Est-ce que vous auriez eu rapport, de quelque façon, des pilotes de Cornwall, à l'effet que ce plan serait bientôt mis en vigueur?

R Je sais que le plan est encore à l'étude, mais je ne sais pas s'il sera bientôt mis en vigueur ou non.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:





Q En rapport avec la dernière lettre que je vous ai montrée, signée par monsieur Balcey, en date du treize (13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), je note que le dernier paragraphe de cette lettre se lit comme suit:

"Les modifications de tarif entreront en vigueur le 15 avril 1962."

R Je ne crois pas qu'aucune de ces modifications de tarifs soient entrées en vigueur avant ou le quinze (15) avril; je n'ai pas les dates des arrêtés en conseil, mais ceci pourra être vérifié assez facilement.

Q Alors, je présume, monsieur Bédard, qu'après le treize (13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), il ne s'est plus rien produit à la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Ah oui, il s'est produit encore bien des choses d'ordre administratif ou courantes, mais je ne crois rien qui peut être de nature à intéresser la Commission.

Q Vous avez mentionné dans votre témoignage que cet arrêt de travail du début d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962) vous avait presque pris par surprise, si je peux m'exprimer ainsi, en ce sens qu'il n'y avait pas eu tellement de discussions préalables à ce sujet; sauriez-vous me dire si dans cette histoire-là, la Fédération des Pilotes du St-Laurent a jamais

constitué ce qu'on pourrait appeler directement ou indirectement "un fonds de grève"?

R Pour répondre à la première partie de votre question, vous dites que la Fédération a été prise par surprise et qu'il n'y avait jamais eu de discussion à ce sujet. Vous ne voulez pas dire: Des discussions avec les Armateurs et le ministère des Transports au sujet des questions d'hiver; je veux dire, simplement, arrêt de travail de la part des corporations.

Q Oui, simplement ce que je veux dire, c'est que votre témoignage laisse entendre, en somme, qu'avant le début d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962), il semblerait qu'aucune décision de quelqu'ordre que ce soit au sujet d'un arrêt de travail ait été prise par la Fédération?

R Il n'en avait pas été question.

Q Alors, ma question est la suivante: Est-ce qu'au cours de son histoire, la Fédération, depuis son institution, a jamais mis sur pied un fonds de grève, ce qu'on pourrait appeler: un fonds de grève?

R Il n'en a jamais même été question.

Q Votre Seigneurie, j'aimerais déposer en liasse la série de documents dont lecture au moins partielle a été donnée antérieurement en rapport avec les négociations et l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962). Alors, si on veut bien déposer ces documents sous la cote 771; on pourrait intituler ces documents: Correspondance entre la Fédération des Pilotes du St-Laurent et le ministère des Transports,

concernant les négociations d'hiver, "winter negociations" et l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962).

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahoney.)

ADVENANT 5:00 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

– ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 75

DATE:

8 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383




TRANSCRIPTION BY
MEMBER



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du ministère des Transports:

VOLUME 75 - Page 3,497 à 3,641

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 8 OCTOBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

I N D E X

SEANCE DU 8 OCTOBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le huitième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois:

LE PRESIDENT:

Messieurs, pour résumer la conversation que nous venons d'avoir avec les procureurs, la grève des débardeurs cause certains inconvénients; il y a les représentants de Shipping Federation qui doivent être constamment à leurs bureaux ou aux réunions relativement à la grève qui les affecte personnellement. Alors, ils ne peuvent pas être ici constamment, et aussi, leur temps, après les séances, est complètement pris avec cette question de grève.

On m'a demandé, ce matin, dans les circonstances, tout simplement


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



d'ajourner la séance à Montréal à une date ultérieure, pour des raisons d'ordre administratives, d'abord, et aussi pour des raisons - à cause des inconvénients que ça cause à tout le monde, parce que vous êtes tous ici, et il faudrait bien qu'on en fasse le plus possible.

J'ai discuté d'une solution possible qui serait que l'on procède avec l'examen des témoins et du contre-interrogatoire, ceux qui sont capables de le faire, comme l'avocat de la Commission, probablement monsieur Mahoney, et quant à monsieur Brisset, pour ce qu'il pourra faire, et en lui réservant le droit de continuer son interrogatoire à une date ultérieure, de façon à faire le plus d'ouvrage possible, actuellement. Alors, ses clients n'ayant pas eu - quelques uns n'étaient pas ici, alors, il n'a pas eu le temps de les consulter. Alors, quand la transcription des notes sera faite, il pourra consulter ses clients, et là, s'il y a encore quelques questions à poser à ce moment-là, on pourra faire revenir ces témoins.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Ce sont des inconvénients de part et d'autre, et je crois que c'est une solution qui en cause le moins, et qui va nous permettre de procéder cette semaine.

Alors, s'il n'y a pas d'objection, nous allons procéder de cette façon-là, et, évidemment, nous allons donner à toutes les parties toute la chance possible de faire leur preuve, et qu'il y ait le moins d'inconvénients possible.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Votre Seigneurie, je comprends très bien la proposition que vous avez énoncée, et nous sommes prêts à collaborer. Maintenant, je suggère de mettre le capitaine Rousseau comme témoin dans la boîte, à l'heure actuelle; j'aurais pensé quand même qu'on aurait peut-être pu terminer, faire ce qu'on peut faire aujourd'hui, le témoignage de monsieur Bédard, en définitive, nous aurons un témoignage de monsieur Bédard qui sera tranché comme un saucissons, en vingt parties, éventuellement, si ça continue.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Maintenant, si vraiment ça cause des embarras à mes confrères, je n'ai pas d'objection à mettre le capitaine Rousseau dans la boîte tout de suite, mais tout ce que je souligne, c'est que le témoignage de monsieur Bédard va devenir à être réparti sur une période d'un mois.

LE PRESIDENT:
Je crois qu'on devrait continuer avec le témoignage de monsieur Bédard, le procureur de la Commission est probablement...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je peux en faire une partie ce matin; je vais être obligé d'arrêter ce matin. Il y a des pièces que je n'ai pas consultées, parce que les exhibits avaient été transmis à Me Brisset, vu que c'est lui qui procédais avant moi; j'aimerais bien à lire ces lettres-là qui ont été déposées.

Me MARCLALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.
Par ailleurs, monsieur Brisset me dit qu'il a un certain nombre de



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

questions à poser à monsieur Bédard, ce matin, il serait prêt, et j'aimerais autant que monsieur Brisset termine son contre-interrogatoire ce matin, et si mon confrère Me Jacques veut du temps après que le contre-interrogatoire de monsieur Brisset sera terminé, il me fera plaisir de mettre monsieur Rousseau dans la boîte, si mon confrère monsieur Jacques ne pense pas être capable de procéder avec monsieur Bédard.

LE PRESIDENT:
Alors, monsieur Bédard.

ANDRE-CLAUDE-BERNARD BEDARD - TEMOIGNAGE CONTINUE.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Bédard, vous avez fait votre apprentissage du trois (3) mars mil neuf cent cinquate-trois (1953) au trois (3) mars mil neuf cent cinquante-huit (1958), n'est-ce pas?
R Oui, c'est exact.
Q Vous étiez sous l'ancien système?
R Oui.
Q Est-ce que vous aviez suivi des cours à l'école de Marine de Rimouski avant de devenir



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



apprenti-pilote?

R Non.

Q Pendant votre temps d'apprentissage, le règlement demandait, je crois, 40 voyages par saison, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Est-ce que pendant les cinq années que vous avez été apprenti, vous avez fait plus que vos voyages requis d'après les règlements?

R Oui, j'en ai fait plus.

Q Quelle a été la moyenne des voyages que vous avez faits par année?

R De mémoire, je dirais: Approximativement 60.

Q Est-ce que pendant le temps de votre apprentissage, vous avez fait d'autre travail pour votre compte, de façon à gagner ce dont vous aviez besoin pour vos obligations?

R Oui, j'ai fait d'autre travail.

Q J'ai compris que vous aviez fait six semaines en mer?

R C'est exact.

Q Quel genre d'autre travail avez-vous accompli?

R J'ai débuté un commerce à mon compte, pour moi-même, dans les distributrices automatiques.

Q Est-ce que votre expérience pendant le temps de votre apprentissage vous a laissé voir quels


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



étaient les manquements dans le système qui existait alors?

R Oui, j'en ai constaté plusieurs.

Q Tout particulièrement, est-ce que l'expérience que vous avez eue vous a démontré que l'apprentissage était trop long?

R .....

Q Ces cinq années à 40 voyages par année?

R J'étais de cette opinion-là; je le suis encore, que cinq ans, c'était long pour quelqu'un qui serait sur le nouveau système, tel que présentement, avec une base plus solide, avant de débuter son apprentissage.

Q En d'autres termes, pendant ces cinq années d'apprentissage, à faire 40 voyages par saison, l'apprenti-pilote ne gagnait pas de l'expérience réellement importante, échelonnée comme elle l'était sur une période de cinq ans?

R Bien, voici, durant que chaque voyage qu'un apprenti-pilote fait, s'il fait bien son voyage, il doit gagner une expérience, sans doute, mais je ne vois pas la nécessité d'échelonner ça sur une période de temps aussi longue; ça peut être plus concentré, en y mettant plus d'attention.

Q Et obtenir les mêmes résultats dans une période plus courte?

R Avec un entraînement de bas plus solide, soit un entraînement plus sérieux, parce que pour



la longueur de période, après trois ans ou cinq ans, je crois que les premières années, il s'y intéresse beaucoup plus, avec le nouveau système, où il a des examens à passer dès le début, ces candidats sont plus intéressés à apprendre immédiatement.

Quand c'est cinq ans, ça paraît loin.

Q Etes-vous au courant que la Fédération des Armateurs, dès mil neuf cent cinquante-sept (1957) ou mil neuf cent cinquante-huit (1958), avait fait les mêmes suggestions relativement à la durée de l'apprentissage?

R Non, je n'étais pas au courant.

Q Qui était président de l'Association quand vous avez été reçu pilote en mars mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R Monsieur Roland Barras.

Q Est-ce que pendant la période de votre apprentissage, vous avez pris un intérêt quelconque dans l'organisme qui s'appelait: l'Association des Pilotes de Québec et en Aval?

R Non.

Q Quand avez-vous commencé à prendre intérêt à l'organisation de l'Association, et ensuite de la Corporation?

R Je peux dire que la dernière année d'apprentissage, voyageant constamment avec des pilotes, j'ai eu l'occasion de discuter de l'Association et de différents modes de représentations que les pilotes avaient à leur disposition, et lorsque j'ai obtenu ma licence,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mon brevet, j'ai demandé au secrétaire-trésorier de la Corporation, à ce moment-là, d'avoir les règlements et de voir les états financiers des années passées, ainsi de suite; alors, je peux dire que dès le moment où j'ai obtenu mon brevet, je me suis intéressé grandement à l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en Aval.

Q Et quand avez-vous commencé à vous intéresser à la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Je crois que cette année-là, il était question d'avoir une Fédération, et j'étais intéressé, mais plutôt d'une manière passive; d'une manière active, en janvier mil neuf cent soixante (1960), lorsque je suis devenu administrateur de l'Association des Pilotes.

Q Avant d'être devenu administrateur de la Fédération, en mil neuf cent soixante (1960), vous nous dites que vous aviez commencé à vous intéresser à l'organisme - je n'ai pas très bien compris à partir de quel moment? De vos premières années de pilotage, ou en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), lorsqu'il était question de former une Fédération.

Q Quel est le premier poste que vous avez tenu auprès de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Le premier poste fut le poste d'administrateur.

Q A l'assemblée annuelle de mil neuf



cent soixante (1960), on vous a élu administrateur?

R Avant l'assemblée annuelle de mil neuf cent soixante (1960), je fus administrateur pour remplaçer monsieur Latulippe qui avait démissionné de ce poste, et je fus élu deux mois plus tard à l'assemblée annuelle de mil neuf cent soixante (1960).

Q Est-ce que votre élection au poste d'administrateur de la Fédération, en mil neuf cent soixante (1960), a été contestée?

R Non, les membres délégués de l'Association de s Pilotes de Québec se sont réunis, et on a suggéré monsieur Rousseau et moi-même comme administrateur à la Fédération, et ce fut unanime parmi les membres délégués.

Q En d'autres termes, la nomination a été faite, évidemment, par les membres délégués?

R C'est ça.

Q Et quand exactement avez-vous été élu président de la Fédération?

R Je fus élu président de la Fédération à l'assemblée générale de mil neuf cent soixante-deux (1962), dans l'hiver de mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Est-ce que cette élection a été contestée ou non?

R Non, cette élection n'a pas été contestée.

Q Votre nomination a été offerteou présentée par qui?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Ah, je peux consulter les livres des minutes, parce que je ne me rappelle pas par coeur..... je fus proposé par monsieur Adélard Tremblay et secondé par monsieur Jean-Guy Chartier, et ce fut le seize (16) mars mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Monsieur Jean-Guy Chartier était à ce moment-là le président de la Corporation des Pilotes de Kingston, n'est-ce pas?

R Oui, je crois qu'il est encore président.

Q Revenons maintenant à la Corporation qui a été formée dans la circonscription de Québec...

R Excusez-moi, monsieur Brisset - il était président de la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime et du Fleuve St-Laurent, parce que la circonscription avait été divisée de Cornwall à Montréal en deux sections, et Cornwall- Kingston.

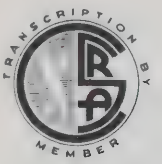
Q C'est exact. Revenons maintenant à la Corporation de votre district. Vous nous avez dit avoir été élu président du comité de l'Association chargé de préparer une revision de la constitution et des règlements de l'Association.

R Je fus désigné président par le conseil d'administration.

Q Est-ce qu'à ce moment-là vous remplissiez une charge quelconque auprès de l'Association?

R Oui, j'étais administrateur..... de l'Association; j'étais administrateur de l'Association.

Q Vous aviez déjà un poste à ce moment-là


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

auprès de la Fédération, mais j'imagine que vous étiez au courant, n'est-ce pas, des organismes qui existaient dans les autres circonscriptions?

R Oui.

Q A ce moment-là, n'est-ce pas, la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime avait été formée, la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central avait été formée, et la Corporation des Pilotes du Port de Montréal avait été formée?

R C'est exact.

Q Est-ce que les règlements et constitution de ces corporations n'ont pas servi à rédiger des règlements et la constitution de la Corporation des Pilotes de Québec?

R Pour vous expliquer exactement le dénouement du processus qu'on a suivi: Le comité a étudié la revision des règlements de l'Association tels qu'ils étaient, et nous avons compilé toute une série d'amendements ou de nouveaux règlements que nous proposions, et qui étaient assez volumineux.

Lorsque nous avons présenté ça au conseiller juridique, à ce moment-là, nous avons eu de longues discussions sur le sujet de changer le mode de l'Association à la Corporation, en y incluant la revision que nous avions faite, et nous sommes venus d'accord pour changer le mode d'Association à Corporation, et sans doute que le conseiller juridique s'est basé sur des corporations déjà existantes, mais de mon propre chef, je n'ai pas consulté les modes des autres corpo-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



rations; c'est sur les avis du conseiller juridique, si vous voulez, qui avait déjà une expérience assez versée là-dedans.

Q Au cours de vos études de la constitution proposée par la Corporation de Québec, est-ce qu'il ne s'est pas soulevé un problème relativement aux procurations qu'il avait fallu obtenir des pilotes pour transférer leur gain à la Corporation, au cas où l'association elle-même serait dissoute à ce moment-là?

R Il n'en a pas été question.

Q Etiez-vous au courant de ce problème des procurations dans la circonscription de Kingston, lorsqu'elle a été formée en mil neuf cent cinquante-sept (1957) ou mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R Pas à ce moment-là, non, je n'étais pas au courant.

Q Quand avez-vous été mis au courant?

R Ah, récemment; depuis la Commission d'Enquête.

Q Et qu'est-ce que vous avez appris, là?

R .....

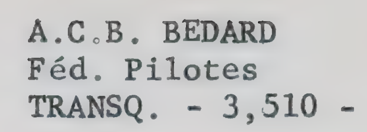
Q Vous avez été mis au courant de quoi?

R Bien, que chaque pilote avait dû signer une formule selon laquelle son gain était versé à la Corporation.

Q Alors, en d'autres termes, ce que vous voulez me dire maintenant, c'est que ce problème


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





des procurations à obtenir des pilotes n'aurait pas été une des raisons pour lesquelles on a décidé de ne pas dissoudre l'Association, dans le district de Québec?

R Bien, l'Association - étant membres de l'Association, nous sommes automatiquement membres du Fonds Commun, et les deux tiers des membres de l'Association ayant approuvé les règlements de la Corporation, par le fait même, nous sommes encore membres du Fonds Commun, soit par la Corporation ou par l'Association.

Q Et ç'a été le jeu qui a servi à virer à la Corporation, en fait, les gains des pilotes membres de l'Association?

R Enfin, c'est la même situation qui a toujours existé; on peut dire que théoriquement ou légalement, vous pouvez avoir une différence d'interprétation, mais en pratique, c'est la même chose qui existait autrefois qui existe présentement.

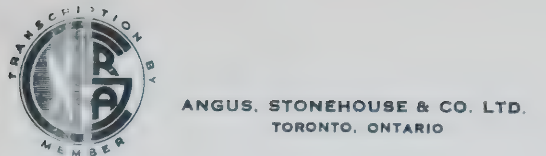
Q Est-ce que vous avez certaines connaissances légales, monsieur?

R Ah, très minimes, je ne voudrais pas m'aventurer sur ce sujet-là.

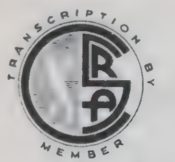
LE PRESIDENT:
Son frère en a, mais pas lui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Sans avoir de connaissances juridiques, croyez-vous que l'Association est une personne juridique semblable à la Corporation?



R Non, je ne crois pas.
Q Vous admettrez que la Corporation est une entité réellement complètement indépendante...
R Oui.
Q ... de ses membres?
R Oui.
Q Tandis que l'Association ne l'est pas?
R Exactement.
Q Je constate dans l'histoire de la formation des Corporations de toutes les circonscriptions du St-Laurent, que la circonscription de Québec a été la dernière à se former en Corporation. Y a-t-il une explication à ceci?
R L'explication, sans doute, c'est que le conseil d'administration prcédemment au nôtre n'était pas intéressé, ou n'avait pas le mandat nécessaire de faire telle chose; tandis que lorsque nous avons décidé de reviser nos règlements, nous avons eu le mandat et l'approbation de changer à un mode corporatif; mais je n'y connais pas d'autres raisons.
Q Avez-vous eu personnellement à faire campagne auprès de vos collègues pour les amener à accepter l'idée de la Corporation...
R Oui.
Q ... pour le district de Québec?
R J'ai donné beaucoup de mon temps à expliquer à mes confrères les avantages qu'il y aurait.
Q Et vous avez, éventuellement, convaincu


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



la majorité ou 53sur 74?
R Oui, avec d'autres membres; non pas moi seul quia convaincu ces gens.
Q Je voudrais, monsieur Bédard, vous référer au règlement de la Corporation, si vous voulez bien, et j'attire votre attention sur le règlement numéro 2 qui est un règlement modifiant le règlement général numéro 1. Et voulez-vous me dire de quelle façon - les règlements de la Fédération, je m'excuse...
R Règlement général numéro 2?
Q Je vous réfère au règlement numéro 2 de la Fédération des Pilotes du St-Laurent modifiant le règlement général numéro 1.
R Ouelle page, monsieur Brisset?
Q C'est la dernière page, je crois. Alors, vous avez le règlement numéro 2 devant vous. Vous allez voir au premier article, ceci, que l'article 8 du règlement général numéro 1 est modifié en ajoutant le paragraphe suivant, etc. Voulez-vous me dire de quelle façon cette modification a été faite au règlement général numéro 1? Est-ce à l'assemblée annuelle ou est-ce à une assemblée du bureau des administrateurs?
R La proposition, au début, fut faite à une assemblée du bureau des administrateurs, et fut soumise à une assemblée générale annuelle des membres délégués, adoptée par une assemblée, et alors, on écrivit au secrétaire d'Etat, et lorsque nous avons eu la confirmation du secrétaire d'Etat, ceci est entré en application.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Lorsque cette modification a été adoptée par résolution du bureau d'administration, elle est devenue en viguer automatiquement, n'est-ce pas, d'après les règlements?

R Non. Je me suis peut-être mal expliqué; elle a été passée par le conseil d'administration et soumise au conseil général, mais elle n'a été entrée en vigueur qu'après avoir été soumise au conseil général et approuvée par le secrétaire d'Etat.

Q D'après les règlements généraux, elle aurait pu devenir en vigueur immédiatement aussitôt qu'adoptée par le conseil d'administration?

R Oui.

Q Ca n'a pas été la procédure suivie?

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Nous sommes sur un point de droit, ici; mon confrèrevient de dire, Votre Seigneurie, que le règlement avait été adopté par le conseil d'administration, et serait immédiatement entré en effet.

Les règlements déclarent très bien que ce n'est qu'après l'approbation du secrétaire d'Etat. Techniquement, ç'aurait pu être adopté par le conseil d'administration, et on aurait pu demander l'approbation du secrétaire


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'Etat; le dernier article des règlements prévoit ceci: Toujours sujet à l'approbation préalable du secrétaire d'Etat.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q C'est évident, dans chaque cas, même si l'amendement est passé par le bureau d'administration, il n'entrera en vigueur que si le secrétaire d'Etat l'approuve?

R C'est ça.

Q Maintenant, voulez-vous me dire quel était le but de cette modification à l'article 8?

R Si vous voulez, je peux relire l'article 8?

Q Au point de vue pratique, quel était le concept des administrateurs, quand ils ont décidé de faire cette modification?

R Bien, voici, c'est que l'article dit que lorsqu'il y a - j'aimerais mieux lire l'article et le commenter - non pas l'article, mais le changement...

Q Si vous voulez...

R ... qui dit: "Néanmoins, à partir du premier (1er) avril mil neuf cent soixante (1960), un membre additionnel est nommé au conseil d'administration pour représenter le groupement-membre dont le président fait partie; ce membre est nommé par le conseil d'administration de la Fédération sur la recommandation du conseil d'administration du groupement-membre intéressé.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Cette nomination doit être faite dans les 60 jours qui suivent l'élection du président."

C'est pour remplaçer le président qui étant tout de même un administrateur, ne devient pas n'est plus, si vous voulez, le représentant d'une corporation-membre. Le président devient une personne totalement impartiale qui doit présider aux assemblées, et nous avons jugé à propos qu'il serait préférable que tout de même, les corporations-membres aient une représentation égale sur le conseil d'administration et ait deux représentants. Alors, c'est pour cette raison-là

Q En fait, si je puis expliquer ceci d'une façon concrète, prenez le cas actuel ou la situation actuelle de la Fédération des Pilotes du St-Laurent dont vous êtes le président, chaque Corporation a deux délégués, n'est-ce pas?

R Chaque Corporation a deux administrateurs.

Q Dans le cas présent, la Corporation de Québec à laquelle vous appartenez a deux administrateurs en plus de vous-même qui êtes président?

R C'est exact. Lorsque je fus nommé président, par exemple, aux dernières élections, les membres délégués avaient désigné monsieur Rousseau et moi-même pour être administrateurs à la Fédération.

Lorsque je fus élu président, à une assemblée subséquente, il n'y avait plus qu'un administra-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

teur pour Québec, parce que j'étais porté à la présidence, et une proposition fut faite que monsieur Lafleur soit administrateur de Québec et fut acceptée.

Q Alors, en fait, n'est-ce pas juste de dire qu'en tenant compte du vote du président l'assemblée de la Corporation, le district de Québec a réellement trois voix?

R Non, ce n'est pas exact, parce que le président de la Fédération, tel que je le vois n'est pas représentant de la circonscription de Québec; je ne dois pas être dans une position où je ne représente qu'une circonscription, mais où je représente toutes les circonscriptions de pilotage, et je ne vote qu'en cas d'égalité des voix.

Q En d'autres termes, le président doit se divorçer de ses intérêts personnels dans la circonscription de Québec lorsqu'il agit comme président de la Fédération?

R C'est exact.

Q Le fait-il toujours?

R A ma connaissance, oui.

LE PRESIDENT:

Q Avant que vous passiez à autre chose, monsieur Brisset, sur ce même point - êtes-vous encore directeur dans le conseil d'administration de la Corporation de Québec?

R Non, aussitôt que je fus nommé à la présidence dela Fédération, il y a deux ans, j'ai résigné de mes fonctions d'administrateur à Québec.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Maintenant, y a-t-il quelque chose dans les règlements de la Corporation de Québec qui dit que le président de la Fédération ne doit pas être - ne doivent pas faire partie du conseil d'administration de Québec?

R Non, il n'y en a pas.

Q Alors, votre démission n'était absolument nécessaire?

R Elle n'était pas nécessaire, non.

Q Au point de vue légal?

R Non.

Q En fait, vous avez jugé bon de le faire?

R C'est ça.

Q Mais il n'y a rien qui empecherait un membre d'être à la fois sur les deux bureaux de direction?

R Non, il n'y a rien qui l'empêche.

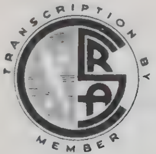
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Il y aura peut-être lieu de demander, à ce sujet si l'ancien président était dans une situation analogue, et qu'est-ce qu'il a fait?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Etes-vous en mesure de répondre à cette question?

R Je sais que l'ancien président n'était


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pas membre du conseil d'administration de sa circonscription, quoiqu'il l'était auparavant d'être président, mais je ne suis pas en mesure de répondre s'il a résigné lorsqu'il est devenu président ou non.

Q Vous parlez de monsieur Bailly?

R Monsieur Bailly, oui.

Q Vous nous avez expliqué ou donné des commentaires sur les buts de la Fédération, monsieur Bédard, au cours de votre témoignage, en nous référant à l'article 2. Voulez-vous, en vous référant à ce même article 2, aux sous-paragraphes de A à F Inclusivement, nous dire sous quel paragraphe tomberait le support donné par la Fédération à un arret de travail des pilotes de toutes les circonscriptions?

R Bien, l'article B: "Promouvoir et défendre les intérêts professionnels des pilotes brevetés pour l'une ou l'autre des circonscriptions du fleuve St-Laurent et des Grands-Lacs."

Q Alors, d'après vous, la Fédération des Pilotes du St-Laurent, en supportant un arrêt de travail, rencontrerait les objectifs du paragraphe B, qui est de promouvoir et de défendre les intérêts des pilotes brevetés?

R Ca dépend quel genre d'arrêt de travail.

Q Prenons l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962), si vous voulez.

R L'arrêt de travail de milneuf cent soixante-deux (1962), vous aviez réellement là une ques-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tion de base au bien-être des pilotes, je crois, dans la question du $4\frac{1}{2}\%$; maintenant , nous avons jugé, à ce moment-là, que si le gouvernement réussissait à l'imposer dans une circonscription, que ça ne tarderait pas à remonter tout le fleuve.

Q Alors, c'était le point qui d'après vous et vos collègues dans la Fédération était d'intérêt général pour les pilotes du St-Laurent à ce moment-là?

R Oui.

Q En me répondant de la façon dont vous venez de me répondre, monsieur Bédard, avez-vous tenu compte de ce que disait le ministre dans sa lettre du vingt (20) février mil neuf cent soixante (1960) au capitaine Rousseau, lettre produite en liasse avec d'autres comme exhibit 760?

R ..... est-ce qu'il y a un paragraphe spécial auquel vous voulez référer?

Q Non, je vous prierais d'examiner toute la lettre, et nous en discuterons plus au long.

R ..... oui, nous avons pris considération de la lettre.

Q Monsieur Bédard, vous saviez à ce moment-là, n'est-ce pas, que la question en litige, particulièrement dans la circonscription de Québec, était de savoir si les recettes des pilotes étaient oui ou non trop élevées?

R Bien, ça dépend qu'est-ce qu'il voulait savoir: Si les recettes étaient trop élevées oui ou non, c'est une question d'opinion.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Je ne vous demande pas si dans votre opinion vous les considériez trop élevées ou pas assez élevées, mais je vous demande si la question en litige n'était pas ceci: Si oui ou non les recettes des pilotes de Québec, en regard de leur charge de travail, n'étaient pas trop élevées? Est-ce que ce n'était pas là la question?

R Ce n'était pas la question dans la lettre du ministre; le ministre nous dit que ça vient du conseil de la trésorerie, et vu que les revenus sont élevés, on pourrait en dévier une certaine partie aux fins d'administration.

Q N'est-il pas vrai, monsieur Bédard, que le ministre, à ce moment-là, avait déjà abordé avec la Fédération et les Corporations l'idée de fixer un objectif aux salaires, au revenu, émoluments des pilotes dans chaque circonscription? Etiez-vous au courant de ça?

R Oui, il en a été question précédemment.

Q N'a-t-il pas été question aussi, une fois l'objectif déterminé, de fixer un tarif qui rapporterait les recettes nécessaires pour rencontrer les émoluments payables aux pilotes?

R C'est exact, il en avait été question.

Q En d'autres termes, une fois l'objectif décidé de part et d'autre, il s'agissait d'établir un tarif que tous espéraient pourrait permettre de rencontrer cet objectif, n'est-ce pas?

R C'estl'idée qui avait été énoncée ou

mise de l'avant par les Armateurs surtout, et que le département semblait endosser.

Q Maintenant, n'est-il pas vrai, monsieur Bédard, que lorsqu'un tarif est fixé dans une circonscription, un tarif de droit de pilotage devant être chargé au navire, personne ne peut prédire avec exactitude exactement le montant de revenu qu'il en résultera pour l'année à suivre?

R Pas exactement, c'est impossible de le dire exactement. Donner un aperçu approximatif, mais dire exactement, c'est impossible.

Q En d'autres termes, il est possible que le tarif produise un revenu inférieur à celui qu'on prévoyait, ou un revenu supérieur à celui qu'on prévoyait, n'est-ce pas?

R C'est possible.

Q Admettant tout ceci, ne croyez-vous pas que la lettre du ministre, que vous venez d'examiner, disait tout simplement ceci: "Si le tarif que nous allons fixer cette année, pour les droits de pilotage dans le district de Québec, rapporte un revenu supérieur à celui qu'on attendait, alors, là, cet excédent sera utilisé jusqu'à concurrence de 4½%, pour rencontrer les dépenses d'administration du pilotage dans la circonscription.

R Bien, je ne sais pas exactement ce que le ministre voulait dire; ce n'était pas des plus explicites à cet effet-là, mais......

Q En d'autres termes, d'après vous,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la lettre n'était pas explicite.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Voici ce que c'est que la lettre dit:
"Nous avons cru qu'il serait peut-être possible d'affecter une proportion de 4½% du revenu des pilotes au remboursement d'au moins une partie des frais administratifs et des frais afférents aux bateaux-pilotes."

On ne dit pas que c'est 4½% sur l'excédent du revenu de l'an dernier, ou que ce sera 4½% du revenu de l'an dernier; c'est une question, en fait... ç'aurait été un demi de un pour cent, c'est une manière de limiter le revenu des pilotes.

On a demandé 25% à St-Jean Nouveau Brunswick et 4½% à Québec. Pourquoi l'écart?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q Je reviens à ma question: La lettre, d'après vous, était-elle explicite ou non?
R Elle était explicite que le gouvernement voulait prendre une partie des revenus des pilotes; ça, c'était explicite à cet effet-là.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Dans tous les cas? Ou simplement si le revenu était supérieur à l'objectif fixé?

R Je vais relire la lettre pour voir.

Q Si vous voulez.

R Vous pouvez peut-être m'aider en me désignant le paragraphe, ça va aller plus vite..... le premier paragraphe de la page 2, on parle d'un objectif.

Q Oui. Est-ce que je puis vous lire un extrait du premier paragraphe, par exemple?

R Je vous en prie.

Q Je cite: "Comme vous en avez informé, je crois, le conseil du trésor a demandé au ministère d'établir une ligne de conduite qui, tout en assurant aux pilotes un revenu raisonnable..." et je crois, si je puis interrompre ici, le revenu raisonnable, c'est ce qu'on a appelé "l'objectif."

R Qui avait été fixé à quoi?

Q On y reviendra - " prévoierait un remboursement d'au moins une partie des dépenses du gouvernement dans les cas où les recettes du pilotage le permettraient."

Ne croyez-vous pas les mots dont le ministre s'était servi indiquaient bien que ce n'était que si les revenus excédaient un revenu raisonnable, ou l'objectif, que ce pourcentage de 4½% serait déduit de ces recettes?

R Premièrement, nous étions complètement opposés à cette idée de 4½% ou un demi de un pour cent. C'était un nouveau principe qui était introduit,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et qu'on voulait contrôler le revenu des pilotes, par le fait même, le gouvernement désirait contrôler le revenu des pilotes, eux auraient dit qu'est-ce qu'était un revenu raisonnable et un objectif, et on aurait pris ce qu'on aurait voulu, par après.

Q N'est-il pas vrai, monsieur Bédard...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Excusez-moi, Me Brisset - Votre Seigneurie, je crois que mon savant confrère peut demander au témoin l'interprètation qu'il a placée à la lecture de la lettre du ministre, mais quant à savoir si lui peut dire si cette lettre est précise ou non, c'est plutôt une question d'argumentation et d'interprétation. Si l'interprétation a été mauvaise mon savant confrère aura toute l'opportunité de prouver que les pilotes ne pouvaient pas raisonnablement donner une telle interprétation à la lettre, mais je crois que l'examen, jusqu'à date, sur ce point, est absolument futile et la plus belle perte de temps que j'aie jamais vue depuis le début de l'enquête.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



La question à savoir si un texte est précis ou imprécis pourun témoin est un fait subjectif. C'est lui qui le sait si pour lui ç'a été précis ou imprécis. Alors, c'est un fait que le procureur a le droit de demander.

Maintenant, quant à savoir si le texte en lui-même était précis ou imprécis, c'est autre chose, mais pour lui, lorsqu'il l'a vu, si c'était précis ou imprécis, c'est un fait qui est matière à question.
QUESTION PERMISE.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Revenons à notre question: Est-ce que d'après vous le texte de cette lettre était précis ou non?

R Le texte de la lettre était précis, VotreSeigneurie, en ce qui indique la position du ministère de prendre une partie des revenus des pilotes.

Q Dans tous les cas?

R Que ce soit dans un cas exceptionnel ou que ce soit dans tous les cas, le principe est tout demême là, la porte était ouverte au ministère de prendre une partie des revenus des pilotes.

Q Maintenant, monsieur Bédard, n'est-il pas vrai que depuis mil neuf cent soixante (1960), ou


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



n'était pas vrai en mil neuf cent soixante-deux (1962) que depuis mil neuf cent soixante (1960), chaque année, pendant la saison d'hiver, les pilotes présentaient des doléances au gouvernement ou au ministère demandant en particulier la revision des tarifs, revisions majoritaires?

R Certaines circonscriptions le demandaient une année, l'autre fois une autre circonscription pouvait le demander une autre année; lors des rencontres d'hiver, il était question de majorations de tarifs avec les parties concernées.

Q Il n'est jamais arrivé, monsieur Bédard, que les pilotes aient demandé qu'on revise le tarif pour le diminuer, pendant ces trois années?

R Non, ce n'est jamais arrivé; je ne crois pas que ce soit arrivé que les Armateurs aient demandé une augmentation de tarif, non plus.

Q Je ne suis pas d'accord avec vous. Partons du fait que les pilotes n'ont jamais demandé, pendant ces trois dernières années, 1960, 1961 et 1962, une revision du tarif qui diminuerait les revenus et les recettes; n'est-il pas vrai qu'en regard des revenus additionnels qu'allaient apporter ces majorations, on ne pouvait donner qu'un estimé plus ou moins approximatif?

R Approximatif, oui; approximatif assez restreint, tout de même.

Q Par conséquent, si ces revisions de tarifs allaient apporter, pour donner un exemple, une majoration complètement inattendue, n'est-il pas vrai que les pilotes voulaient en bénéficier?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R Ce n'est jamais arrivé qu'il y ait eu des majorations complètement inattendues, qu'elles soient si grosses que personne ne s'attende à ce qu'elles soient si grosses.

Q Evidemment, il y a une question de proportion, là; quand je dis "inattendues" je ne veux pas dire qu'on récolterait dix millions de dollars quand on s'attendait à récolter cent mille dollars. Vous comprenez la portée de la question?

R Oui, je comprends votre question.

Q N'est-il pas vrai qu'en fait, c'est ce que le ministre, dans sa proposition, voulait éviter? Qu'une majoration de tarif puisse apporter des revenus inattendus?

R Le ministre, tel que je comprends sa lettre, désirait prendre une partie des revenus des pilotes pour être désignés - et compenser pour une partie des frais d'administration.

Q N'est-il pas vrai qu'il s'agissait d'un problème, à ce moment-là, qui n'existait que dans la circonscription de Québec?

R C'est exact.

Q Mais vous avez cru qu'à l'avenir, si le principe était accepté, que le même système serait introduit dans les autres circonscriptions?

R C'est exact.

Q Et c'est la raison de la grève ou de l'arrêt de travail?

R C'est la grosse raison.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Jusqu'à ce que le ministre ait cédé?
R Oui.
Q Parlons de la circonscription de Québec qui est la vôtre, monsieur Bédard: Croyez-vous que les revenus, les recettes actuelles des pilotes dans votre circonscription soient suffisants?
R Non, je ne crois pas.
Q Vous avez certainement une idée, alors, en tête, de ce que devrait être dans la circonscription de Québec, le revenu de chaque pilote, compte tenu de sa charge de travail actuel?
R En chiffres exacts, vous voulez dire?
Q Oui, en chiffres exacts?
R Non, je crois que c'est quelque chose qui ne peut pas être décidé par une personne ou un côté seulement où les personnes sont concernées; nous suggérons justement dans nos recommandations toute une procédure à suivre où ça pourrait être discuté, et naturellement, l'on prétend que des rémunérations seront selon les responsabilités.
Q Alors, en d'autres termes, vous ne voulez pas - vous ne pouvez pas nous donner un chiffre nous indiquant ce que les pilotes veulent gagner dans la circonscription de Québec, chaque année?
R Je ne crois pas que c'est un individu, absolument, là..... le mettre sur un chiffre, là-dessus, mais plutôt à une formule d'entente ou une formule où les parties intéressées peuvent présenter leurs arguments en



faveur d'un revenu qui serait un montant de X et que ce soit jugé selon certaines recommandations que nous faisons.

Q N'est-il pas vrai que durant ces trois dernières années, depuis mil neuf cent soixante (1960), ce que vous venez de nous proposer a toujours été l'attitude des pilotes dans leurs négociations; en d'autres termes, jamais ils n'ont voulu dire exactement ce qu'ils voulaient retirer par année, comme émoluments?

R C'est exact.

Q Revenons à la charge de travail, maintenant. Croyez-vous que dans la circonscription de Québec, la charge de travail des pilotes, à l'heure actuelle, est excessive ou non?

R Je crois qu'elle est juste dans la limite.

O De l'endurance humaine?

R Non, pas de l'endurance humaine, mais dans la limite du bon sens. Vous savez, chaque année, on augmente d'un voyage, deux voyages, et constamment, on force plus de voyages, et il y a une limite qui a été dépassée en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) quand les pilotes étaient à Pointe-au-Père, c'était plus qu'excessif, ça n'avait pas de bon sens et personne, là, ne voulait le comprendre; on disait: Vous avez fait un ou deux voyages de plus par année, ça monte constamment, il y a tout de même une limite qui doit être établie au bon sens où ça engagera non seulement la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



fatigue du pilote, mais aussi la sécurité du navire.

Q Si j'ai bien compris votre réponse, laissant de côté l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959), la charge de travail actuel des pilotes de la circonscription de Québec n'est pas excessive, et par conséquent serait normale.

R MonsieurBrisset, j'aimerais préciser que dans les périodes de pointe, la charge peut être excessive.

Q Quels sont, d'après votre expérience, les mois de pointe ou périodes de pointe dans l'année?

R Probablement l'automne ou au mois d'octobre, quelque chose comme ça, mais quand je dis "une période de pointe" je ne veux pas dire un mois complet. Vous pouvez avoir une période où vous avez un trafic très intense pour quatre ou cinq jours, et où le pilote serait appelé à passer trois ou quatre nuits consécutives sur un navire, à travailler ou à piloter. Alors, à ce moment-là, ça peut être excessif.

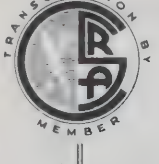
Q Ne croyez-vous pas que c'est là un des aléas de la vie de pilote...

R Oui.

Q ... pour lesquels il est bien rémunéré?

R C'est un des aléas de la vie des pilotes, sans aucun doute.

Q En d'autres termes, le pilote, d'après ses fonctions, ne peut pas avoir une journée de huit heures, de neuf à cinq, et cinq jours par semaine.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Je ne crois pas. Le pilote, qui est entrepreneur libre, justement, veut combler les périodes de pointe, et il va de bon coeur à faire son ouvrage.

Q Monsieur Bédard, vous nous avez dit que la Fédération des Pilotes du St-Laurent ne s'intéressait qu'aux questions qui étaient d'intérêt général pour les pilotes, n'est-ce pas?

R Oui.

Q N'est-il pas vrai que la Fédération s'est intéressée au problème qui s'est soulevé dans la circonscription de Montréal-Kingston, à savoir si oui ou non on devait imposer le système du paiement obligatoire des droits de pilotage?

R Oui, c'est exact.

Q En quoi ceci était-il d'intérêt général, au sens de la Fédération? Ou est-ce qu'il n'y avait pas plutôt un intérêt particulier pour les pilotes de ce district?

R Ceci était d'intérêt général pour les pilotes de tout le St-Laurent, en autant que nous avions conscience des pressions, ou la connaissance, je devrais dire, des pressions américaines qui se faisaient pour que les pilotes de nationalité américaine puissent piloter des navires tout le long du St-Laurent; et en imposant le pilotage obligatoire dans cette section, nous avons cru qu'il y avait une mesure préventive pour arrêter ces pressions et cet état de choses.

Q Alors, les mesures préventives que vous cherchiez à prendre à ce moment-là visaient les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

navires - particulièrement les navires de lacs américains?

R Oui, les navires de lacs américains et autres navires aussi,navires de mer; vous avez eu des navires de hautes mers qui ont été pilotés par des pilotes américains dans les eaux strictement canadiennes, de Cornwall à Montréal.

Q Vous en avez eu un, le Alstertal. En avez-vous d'autres?

R Je n'en ai pas d'autres, mais je crois que plus tard, lorsqu'on viendra à la circonscription concernée, que les pilotes seront capables de produire d'autres noms de navires et d'autres pilotes, si vous voulez.

Q Pour bien situer le problème, il s'agissait d'évènements qui se sont passé à l'automne de mil neuf cent soixante (1960), n'est-ce pas?

R Oui, je crois que c'était à l'été.

Q A l'été ou l'automne de mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui.

Q Vous ne vouliez pas, si j'ai bien compris votre témoignage, que les pilotes américains puissent piloter entre Cornwall et Montréal, c'est-à-dire dans les eaux strictement canadiennes?

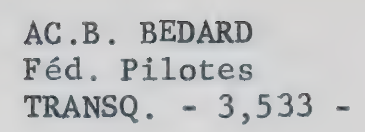
R C'est exact.

Q Avez-vous étudié la question à ce moment-là, vous-même?

R Une certaine étude, oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





Q Avez-vous réalisé que malgré le fait que vous ne vouliez pas que les pilotes américains pilotent entre Cornwall et Montréal, vous vouliez cependant que les pilotes canadiens pilotent entre Cornwall et Kingston, y compris les eaux américaines?
R Entre Cornwall et Kingston?
Q Entre Cornwall et Kingston, à travers Snell Lock?
R Les eaux internationales.
Q Vous appelez ça: les eaux internationales?
R ..... c'est exact.
Q Alors, les eaux américaines, en haut de Cornwall, c'était des eaux internationales, et pour cette raison, les pilotes canadiens, d'après vous, pouvaient piloter?
R Bien voici, les eaux américaines, en haut de Cornwall, ou c'est-à-dire, la section, si vous voulez, en haut de Cornwall, de Cornwall à Kingston font partie du bassin des Grands Lacs, et vous avez une entente internationale à ce sujet-là, que je ne peux pas élaborer dessus, enfin, nous savons très bien que le gouvernement a entrepris un système de pilotage partie américain et partie canadien, qui a été reconnu là-bas; tandis qu'à Cornwall en descendant, vous êtes hors du bassin des Grands Lacs, vous êtes en eaux strictement canadiennes.
Q En réalité, monsieur Bédard, n'est-il pas exact de dire que vous demandiez qu'on donne aux



pilotes canadiens un traitement qui n'était pas le même qu'on donnerait aux pilotes américains?

R On demandait que les pilotes canadiens pilotent strictement dans les eaux canadiennes, pas juste Cornwall, et que les pilotes américains n'aient pas la permission de descendre piloter là.

Q Et vous demandiez tout de même que les pilotes canadiens pilotent dans les eaux américaines ou internationales?

R Il n'en était pas question dans cette question-là, à ce moment-là.

Q Saviez-vous qu'à ce moment-là, il y avait des négociations entre les deux gouvernements, américain et canadien, aux fins de régler ces problêmes et diviser la juridiction des pilotes et les endroits où les pilotes de chaque nationalité pouvaient piloter?

R Le ministre nous a mis au courant que dans le bassin des Grands Lacs, il en était question entre les deux pays.

Q Et malgré ça, vous insistiez à ce moment-là pour que le problême du pilotage entre Cornwall et Montréal se règle immédiatement?

R C'est exact.

Q Et aux fins d'activer ce règlement, n'est-il pas vrai que vous menaçiez à ce moment-là le ministre d'arrêter de travailler?

R Vous savez, depuis plusieurs mois, vous aviez ces pilotes qui descendaient jusqu'à Montréal, vous aviez des cas fréquents, et à chaque fois, les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



pilotes concernés expédiaient des télégrammes, et ils recevaient une réponse du ministère, que le ministère était au courant que c'était une mauvaise situation, et qu'elle devait être corrigée, et ce n'est pas arrivé du jour au lendemain que le ministère sache que nous demandions que cette circonscription ait aussi les droits de paiement obligatoire, comme les autres circonscriptions du St-Laurent.

O La question que je vous posais, monsieur Bédard, c'est que vous menaçiez le ministre de faire une grève ou arrêt de travail, à ce moment-là?

R Nous avons entré en communication avec le ministre, et nous avons dit que si aucune décision n'était prise à ce sujet, nous convoquerions une assemblée des membres délégués, une assemblée du congrès, si vous voulez, pour tenir les membres au courant de ce qui se passait, ce qui effectivement est un arrêt de travail.

Q Alors, je reviens à ma question: Vous menaçiez d'un arrêt de travail. Mais qui aurait été affecté spécialement par l'arrêt de travail?

R Les usagers.

Q Les usagers. N'est-il pas vrai que les usagers, en majeure partie, étaient des navires océaniques?

R C'est exact.

Q Trouvez-vous juste et équitable que les pilotes, dans leurs relations avec le ministère,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



menaçent de faire une grève affectant les navires océaniques, de façon à gagner un point vis-à-vis les navires de lacs américains ou canadiens?

R ..... c'est une pression exercée auprès du ministère pour corriger une situation. Naturellement, si les usagers en sont désavantagés, c'est certainement très déplorable.

Q Alors, vous croyez qu'il s'agit là d'une arme tout à fait légitime, que de nuire à la navigation océanique pour gagner un point en regard de la navigation des lacs?

R Je crois que les pilotes ne devraient jamais être mis dans une position où il est nécessaire de prendre des mesures aussi rigoureuses; il devrait plutôt y avoir un système où les parties intéressées peuvent se rencontrer.

Q Et croyez-vous que les Armateurs de navigation hauturière pourraient faire quoi que ce soit regard de cette affaire?

R Oui, je crois que c'était de l'intérêt des navigateurs, des opérateurs de bateaux hauturiers, c'était de leur intérêt qu'il y ait un système de paiement obligatoire dans cette circonscription, et je crois que si les Armateurs avaient fait pression en même temps que les pilotes pour obtenir cette chose-là, l'affaire se serait réglée probablement plus vite.

Q Etes-vous au courant que durant cette période d'incertitude, alors que les gouvernements


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



négociaient, des pilotes américains se présentaient auprès des navires océaniques, à Kingston et à Cap Vincent, avisant les capitaines qu'ils étaient pilotes, et que le capitaine devait les prendre à bord, pour les piloter jusqu'à Montréal?

R Ca m'a été dit.

Q Et vous savez aussi que les navires océaniques ont été menacés de représailles à ce moment-là, par les pilotes américains, s'ils n'acceptaient pas leurs services?

R Je ne crois pas, non; ça m'a été dit, mais je ne le crois pas.

Q Ne croyez-vous pas que le navire océanique, dans ces circonstances, même s'il n'y avait pas eu de représailles, vu l'incertitude et la confusion, était dans une situation réellement difficile?

R Oui, je le crois.

Q Et vous avez cru bon, cependant, de menaçer de faire la grève, de façon à ce que ces navires, et je parle des navires océaniques, soient embarrassés?

R Enfin, vous savez, c'était aussi, par le fait même, une protection pour ces navires océaniques, puisque les commandants à qui étaient offerts des pilotes américains, qui croyaient qu'il était un pilote licencié, nous avons, par le fait même, corrigé cette situation, et ce fut par le fait même une protection pour ces navires qui n'ont plus maintenant de faux pilotes qui viennent offrir leurs services.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



O Je suis heureux d'apprendre que vous avez pris la défense des navires océaniques à ce moment-là. Une dernière question sur ce sujet: Vous vous êtes plaint, et je parle de officiellement, les Corporations, la Fédération des termes dont s'est servi la Fédération des Armateurs, particulièrement quand ils se sont servis des termes suivants: "Undue pressure being put on the Pilotage Authority." Etes-vous toujours d'accord que le mot "undue" n'a pas sa place?

R Premièrement, vous dites que nous nous sommes plaints...

Q De "undue pressure".

R Nous nous sommes plaints de ce terme?

Q Oui.

R Les Armateurs peuvent se servir à leur façon de la phraséologie pour déterminer les expressions comme ils veulent, "undue", ou "due pressure", c'est leur affaire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Est-ce que mon confrère veut citer l'endroit où les Armateurs auraient utilisé le mot "pression"; et deuxièmement, où les pilotes s'en seraient plaints?

Je me rappelle d'avoir entendu cette expression, mais assez vaguement.

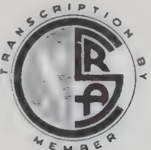

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada: Votre Seigneurie, je ne sais pas si la transcription est faite ce matin, mais le témoin s'est servi de ces mots "undue pressure" hier, pendant sa preuve; je ne sais pas à quoi il référait; s'il référait au document que mon confrère a dans les mains ou autre chose, mais il a utilisé les mots "undue pressure".

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je crois que mon confrère vient de dire que le témoin se plaignait que les Armateurs aient utilisé l'expression "undue pressure" et je me demande si l'expression n'est pas plutôt "undue political pressure", et il semble que ceci apparaîtrait là.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada: La question n'est pas importante, je peux la retirer, Votre Seignerie, si mon confrère s'y objecte.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je ne m'y objecte absolument pas, sauf que si mon confrère veut poser la question telle qu'elle avait été rédigée par la Shipping Federation, il me fera plaisir qu'il s'explique.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Bédard, n'est-il pas vrai qu'à ce moment-là, au mois d'octobre, je crois, à l'automne, octobre mil neuf cent soixante (1960), la Fédération...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Pour aider mon confrère, à la page 6 de l'annexe 49 du mémoire de la Shipping Federation, volume 2, on déclare: "In addition it permits a small group of men by personal contact with their political representatives to exercise undue political pressure on the Pilotage Authority responsible for the administration of pilotage."

C'est probablement ce à quoi mon confrère référait.

LE PRESIDENT:

C'est un grief réciproque.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Merci, Votre Seigneurie.

Q N'est-il pas vrai, monsieur Bédard, qu'à l'automne mil neuf cent soixante (1960), alors qu'il y avait menace de grève, d'arret de travail des pilotes en rapport avec le problème de la circonscription de Montréal- Kingston, la Fédération conduisait une campagne de presse très forte?

R A en juger par ce que vous avez dans vos mains, je crois que oui.

Q N'est-il pas vrai que la Fédération des Armateurs convoquait des conférences de presse?

R La Fédération des Armateurs?

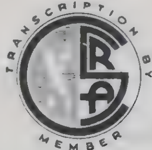
Q La Fédération des Pilotes?

R Oui, c'est exact.

Q C'était un autre moyen d'appliquer pression sur le ministre, n'est-ce pas?

R Mettre le public au courant, et certainement qu'il en résulte des pressions.

Q Je n'ai pas l'intention de produire toutes les découpures de journaux que j'ai pris plaisir à collectionner dans le temps, mais je voudrais tout simplement vous référer à l'article paru dans le journal La Presse, le onze (11) octobre mil neuf cent soixante (1960), et vous demander, après l'avoir examiné, de bien vouloir le produire, si vous n'y trouvez rien à redire. Je voudrais citer entre autre un paragraphe:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



"L'arrêt du travail, qui de l'aveu même d'un porte-parole officiel de l'Association professionnelle, équivaut à une grève, paralysera presque complètement la navigation sur le fleuve et sur la voie maritime au moins jusqu'à Kingston."

R Qu'est-ce que vous voulez que je fasse?

Q Croyez-vous qu'il reproduit fidèlement ce qui s'est passé, ou quelle était la situation à ce moment-là?

R On peut le prendre comme un article de journaliste; il faudrait que je le lise au complet pour vous dire la réponse.

Q Je ne vous dirai pas qu'il est complet, mais c'est là une idée exacte de ce qui s'est passé à ce moment-là, sans toutefois être absolument complet et reproduire tous les dessous et les détails?

R L'entête dit: "Pour protester contre l'attitude du gouvernement, tous les pilotes du St-Laurent quitteront le travail vendredi."

Alors, il était grandement question de ce fait, alors, l'entête exprime bien ce qui se passait à ce moment-là.

Q Voulez-vous produire cette découpure de journal comme exhibit 762, extrait du journal La Presse, édition du 11 octobre 1960, La Presse de Montréal.

Maintenant, pour amener à convaincre

tous les pilotes du St-Laurent de participer à l'arret de travail proposé, quel était le genre de propagande que vous faisiez auprès des pilotes des autres circonscriptions que celle directement concernée?

R Le conseil d'administration a sur son ..... a deux représentants de chaque corporation-membre, et les représentants des corporations-membres éclairent par le fait même leur conseil d'administration, et les conseils d'administration peuvent en discuter verbalement avec plusieurs pilotes, mais il y avait aussi les moyens de bulletins qui étaient expédiés soit par la Fédération, soit par la Corporation même.

Q Ne disiez-vous pas aux pilotes ceci, grosso modo: Ce qui peut arriver, c'est que les pilotes américains vont piloter jusqu'à Pointe-au-Père.

R C'était le danger que nous voyions à ce moment-là; c'est que si la situation était sure de continuer, qu'éventuellement les pressions que ces gens-là exerçeraient sur leur gouvernement américain, le danger était tel que nous le croyions comme tel, et je crois que nous avons dû l'exprimer soit verbalement, soit par écrit.

Q Est-ce que vous dépeigniez à vos membres une situation comme celle-ci: Les pilotes américains descendent le long du fleuve St-Laurent à bord d'un navire de la Cunard, par exemple?

R Non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous n'^etes jamais allé si loin que ça?

R Je ne crois pas, non.

O Mais sur quels navires ces pilotes américains allaient-ils piloter?

R Nous n'étions pas en mesure de dire, mais il était question de piloter - les premières étapes qu'ils auraient certainement franchies, ç'aurait été de piloter leurs propres barges de lacs américaines.

Q Quand vous dites "piloter" vous voulez dire: l'équipage, les capitaine et officiers de ces navires?

R Pas nécessairement, non; je sais très bien qu'ils peuvent mettre des pilotes sur ces navires-là, la même chose, mais des pilotes non certifiés, non licenciés.

LA COUR EST AJOURNEE POUR OUELQUES MINUTES.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Bédard, j'ai une autre question que j'avais oubliée en rapport avec l'arrêt de travail proposée en octobre 1960: Lorsqu'à ce moment-là les déclarations étaient faites à La Presse par votre conseiller juridique, Me Lalonde, ai-je raison de croire que ces déclarations étaient faites avec l'approbation de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Je voudrais vous référer à un extrait du journal La Gazette de septembre, le vingt-sept (27) mil neuf cent soixante (1960), qui se lit comme suit, je cite:

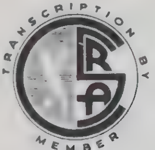
"Mr. Lalonde said the pilots will be ready to attend a general meeting within 48 hours of being notified. 'general meeting' is pilot terminology for a walkout. As civil servants they are not permitted to strike.

The federation's lawyer denied that pilots in the districts affected earn $14,000.00 a year. When expenses of running the organization have been deducted, the most any could expect might be $10,000.00, he said.

Action by the pilots would hurt ocean shipping the most. Lake vessels generally are conceded the right to move over the 450 mile route, which includes the St.Lawrence Seaway, with an officer acting as pilot.

Mr. Lalonde cited instances where United States pilots have intercepted ocean ships near the lower end of Lake Ontario while Canadian pilots waited for the vessel to arrive at a given point.

Letters of complaint have been forwarded to American authorities over this pratice, Mr. Hees told the association, and the Government is


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

awaiting a reply."

R Je crois que ceci...

(Discussion en anglais, Me Lalonde, Me Brisset.)

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Exhibit 762.

Monsieur Bédard, je veux en revenir au règlement: Seriez-vous en mesure denous fournir, à même les documents que vous avez, une liste des membres délégués de chaque Corporation à la Fédération des Pilotes du St-Laurent, pour les années 1960, 1961, 1962 et 1963.

R Oui, ceci peut être fait, mais je crois que ç'a déjà été déposé.

Q Je parle des membres délégués. Et voulez-vous produire cette liste comme pièce numéro 763.

R .....

Q Liste des membres délégués de chaque Corporation des Pilotes à la Fédération des Pilotes du St-Laurent pour les années 1961, 1962 et 1963.

Monsieur Bédard, l'article 6 des règlements de la Fédération parle des membres actifs. Voulez-vous nous dire en fait quels sont lesprivilèges, s'ils en ont, des membres actifs, dans la Fédération?

R Les membres actifs sont tous les pilotes membres d'une Corporation ou d'une Association


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



membre de la Fédération. Ils ont le privilège de choisir, selon leur mode, leurs membres délégués. Ce sont eux qui choisissent leurs membres délégués. Ils ont le privilège d'assister auxcongrès ou aux assemblées du congrès et faire entendre leurs vues. Ils ont aussi le privilège de recevoir les états financiers de la Fédération.

Q Est-ce qu'à l'heure actuelle, tous les membres de la Corporation qui appartiennent à la Fédération sont des membres actifs de la Fédération, ou s'il y en a qui sont exclus?

R Ils sont tous des membres actifs de la Fédération, sans exception.

Q En fait, en ce qui regarde les assemblées ou réunions de la Fédération, les membres actifs ne vaquent qu'à une seule assemblée qu'on appelle le congrès annuel. Est-ce exact?

R C'est exact.

Q Dans le mémoire présenté à la Commission par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, vous donnez le nombre des membres délégués qui ont assisté au congrès annuel des années 1960, 1961 et 1962, si ma mémoire est bonne. Est-ce que vous avez en plus un record indiquant quel est le nombre des membres actifs qui ont assisté à ces congrès?

R Oui, nous avons un record de ça.

Q Pouvez-vous nous donner le même renseignement que celui-là dans le mémoire de la Fédération, en regard des membres délégués, pour les années


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Oui, je ferai préparer ça, monsieur Brisset, et je vous le soumettrai.

Q Vous nous avez dit au cours de votre témoignage, que la Fédération avait deux membres honoraires?

R C'est exact.

Q Voulez-vous nous dire quels sont ces deux membres honoraires?

R L'Honorable Paul-Gérin Lajoie et l'Honorable Léon Balcey.

Q Est-ce que l'Honorable Balcey a été élu membre honoraire avant ou après le discours qu'il a prononcé au congrès de l'année mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Il a été désigné membre honoraire après, et son élection s'était faite avant, si vous voulez, la décision de le nommer membre honoraire a été prise avant et après son élection, il fut initié membre honoraire.

Q Vous n'avez plus jugé à propos de nommer le ministre des Transports actuel, ou est-ce qu'il y a eu une réunion du congrès depuis que le nouveau ministre des Transports a été installé en office?

R Ni le nouveau ministre des Transports ni le ministre de la Jeunesse.

Q Je voudrais vous référer maintenant aux états financiers de la Fédération, qui ont été pro-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

duits comme exhibit 759. Je vous réfère à l'état de mil neuf cent soixante-deux (1962), au relevé numéro B, au poste: Tours accordés au président $2,405.00. Voulez-vous m'expliquer de quelle façon le montant concerné a été remboursé à la Corporation de votre district?

R Pour les tours que je manque lorsque je dois m'absenter pour l'administration ou une assemblée du conseil d'administration de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, le secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent expédie une lettre disant que le président, moi-même, ai manqué tant de tours, et que la valeur des tours est de tel montant. Et alors, nous expédions un chèque pour ce montant à la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Q Alors, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent a reçu de la Fédération, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), un chèque au montant de $2,405,00. C'est exact?

R C'est exact, c'est ce qui appert ici.

Q Est-ce que cette remise, d'après ce que vous connaissez des livres de la Corporation, devrait apparaître comme un revenu de la Corporation en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui, je crois.

Q Voulez-vous m'expliquer, en vous référant à l'exhibit 597, à quel endroit cette remise est notée comme ayant été un revenu?

R A l'endroit indiqué par le titre:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Autres revenus.

Q Le montant est le même: $2,405.00?

R C'est exact.

Q Alors, il s'agit de la ristourne en regard des tours?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez signé comme président de la Fédération les états financiers qui ont été déposés ici comme exhibit 759?

R .....

Q Je parle des originaux, car je constate que ceux déposés ici comme exhibit ne portent pas la signature des administrateurs?

R Je vois que ceux que j'ai ici ne sont pas signés non plus.

Q Est-ce que j'ai raison de croire que les originaux ont été signés et approuvés, en fait, par les administrateurs?

R Ils ont été approuvés par les administrateurs devant une assemblée du conseil d'administration, et approuvés par l'assemblée générale. Je ne me rappelle pas les avoir signés. C'est sans doute un oubli, quoique je pourrais vérifier avec l'original, s'il est encore en existence, s'il est à la Fédération.

Q Maintenant, toujours en regard de l'état financier de mil neuf cent soixante-deux (1962), relève B au poste. Allocation de paiement, hôtel repas, je vois une somme de $3,140.00. Est-ce qu'il s'agit là de l'allocation de $20.00 et $10.00 par jour, en plus


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



des dépenses de voyage dont vous avez parlé au cours de votre témoignage?

R Non, l'allocation du président est une allocation de $30.00 par jour pour rembourser les frais de dépenses. Il y a aussi une allocation de $100.00 mensuelle qui est une allocation statutaire qui est versée à tous les mois au président.

Q Alors, cette somme de $3,140.00 inclut cette allocation de $30.00 par jour d'un voyage?

R C'est exact.

Q Dans le cas de la même dépense allouée aux administrateurs, dont le chiffre est de $2,320.00, pour l'exercice de mil neuf cent soixante-deux (1962), je comprends que l'allocation n'est que de $20.00?

R C'est exact.

Q Vous nous avez dit que la Fédération des Pilotes du St-Laurent n'avait pas elle-même, en mil neuf cent soixante-deux (1962), pris la responsabilité de la grève ou de l'arrêt de travail qui s'est produit du six (6) avril au treize (13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962). C'est bien exact?

R Oui.

Q La responsabilité en avait été prise par les Corporations de chacune des circonscriptions qui ont en fait arrêté de travailler entre ces deux dates?

R C'est exact.

Q Qu'est-ce que vous appelez, dans votre propre langage: Un fonds de grève?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R .....
Q Qu'est-ce que ça signifie, ça, pour vous?
R Mon idée d'un fonds de grève, c'est un montant qui serait mis de côté, soit hebdomadaire, mensuel ou annuel, une réserve qui serait là pour combler une grève prévue ou une grève possible, et pour payer les dépenses de cette grève, ainsi de suite.
Q En d'autres termes, une grève ou un arrêt de travail implique toujours des dépenses, n'est-ce pas, pour les participants ou leur organisation?
R Logiquement, oui.
Q Pouvez-vous me donnerune idée du genre de dépenses que telle grève ou arrêt de travail nécessitent de la part de.....?
R En regard d'une organisation comme la Fédération ou une Corporation?
R ..... les dépenses de voyage, papeterie, correspondance, bulletins, différentes choses du genre.
Q Publicité? Est-ce compris là-dedans?
R Très minime, enfin..... frais légaux.
Q Vous aviez oublié le plus important?
R Bien oui.
Q Monsieur Bédard, est-il exact que la Fédération ait contribué en mil neuf cent soixante-deux (1962) aux dépenses des corporations relativement à l'arrêt de travail d'avril?
R Est-ce que vous voudriez préciser votre question un peu plus?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que la Fédération des Pilotes du St-Laurent a contribué aux dépenses que les Corporations des divers districts du St-Laurent ontpu rencontrer en regard de l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Pendant cet arrêt de travail, les corporations elles-mêmes ont payé les dépenses de leurs administrateurs ou délégués, ainsi de suite; la Fédération s'est occupée de payer des dépenses qui seraient plutôt régionales que locales.

Maintenant, il y a eu, je crois, remboursement à une Corporation pour des dépenses qu'elle avait effectuées.

Q De quelle Corporation s'agit-il?

R Du Bas St-Laurent.

Q Est-ce qu'il y a eu des dépenses de remboursées à la Corporation du St-Laurent Central?

R Je ne me rappelle pas, je ne crois pas.

Q Pourriez-vous vérifier?

R Oui, je peux vérifier.

Q Y aurait-il eu également des dépenses de remboursées à la Corporation des Pilotes du Port de Montréal?

R Je ne crois pas.

Q Voulez-vous également vérifier?

R .....

Q Maintenant, les fonds qui ont servi à rembourser, dans le cas de la Corporation de Québec, les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dépenses encourues par cette dernière, venaient d'où?

R Un petit instant.....

Q Ma question était: D'où venaient les fonds qui ont servi à rembourser la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Les dépenses de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent étaient sans doute sous les instructions du conseil de la Fédération; la Corporation du Bas St-Laurent a pu défrayer ces dépenses au point de vue paiement immédiat, parce que c'était un fournisseur de Québec, et tout de même, on pourrait admettre que cette dépense relevait de Montréal, ou du bureau de la Fédération de Montréal, mais pour faciliter les choses, cette Corporation a payé ses fournisseurs, et nous avons remboursé. Maintenant, ce montant d'argent, en réponse à votre question, venait de la cotisation annuelle.

Q En d'autres termes, les fonds venaient des fonds que la Fédération avait en main à ce moment-là?

R C'est ça, c'est exact.

Q Est-ce qu'il a été nécessaire de faire une cotisation spéciale?

R A cet effet-là? Non, aucunement.

Q Quelles ont été les cotisations imposées aux corporations-membres, en mil neuf cent soixante-deux (1962)? Je vois évidemment que le total a été de $26,900.00, mais ce que je voudrais savoir: Quelles ont été les contributions spéciales - QUESTION


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



RETIREE - voulez-vous, en regard du bilan de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), nous donner le détail des cotisations imposées aux corporations-membres, soit générales soit spéciales, au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R J'ai préparé des notes à cet effet le quinze (15) mars mil neuf cent soixante-deux (1962); la cotisation annuelle approuvée pour le congrès, $100.00.

Q $100.00 par membre, des cotisations membres?

R C'est exact.

Q Et quel était le total des membres?

R .....

Q Les membres actifs à ce moment-là?

R En consultant... ici, ils devaient être 271 membres, en consultant le bilan .

Q 271 membres. Maintenant, à part cette cotisation annuelle, y a-t-il eu des cotisations spéciales pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui, il y a une cotisation spéciale de vingt-cinq dollars ($25.00) pour le congrès de mil neuf cent soixante-trois (1963). C'est une cotisation qui est votée, et le premier (1er) août, une cotisation spéciale pour la Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage.

Q De combien?

R $100.00.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

O Alors, les cotisations totales par membre, en se basant sur les chiffres que vous avez donnés, ont été de $225.00 pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R C'est exact.

Q Vous nous avez parlé, monsieur Bédard, de deux assemblées spéciales tenues par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, une en octobre mil neuf cent soixante (1960) et une en juin mil neuf cent soixante-trois (1963). Est-ce exact?

R Oui.

Q Vous nous avez dit également que chacune de ces assemblées avait été convoquée au moyen d'un avis envoyé à chaque membre?

R Oui.

Q Voulez-vous nous produire une copie de chacun de ces deux avis, sous la cote 764, soit l'avis de convocation, assemblée spéciale en octobre mil neuf cent soixante (1960), et l'avis de convocation de l'assemblée spéciale de juin mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R .....

Q Voulez-vous produire comme pièce 763, la liste des membres actifs délégués dont nous avons déjà parlé, et la liste des membres présents au congrès des années mil neuf cent soixante(1960) à mil neuf cent soixante-trois (1963), comme pièce 764, et comme pièce 765, les deux avis de convocation de l'assemblée spéciale pour octobre mil neuf cent soixante (1960)



et juin mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R .....

Q Monsieur Bédard, vous avez revu avec nous l'histoire des évènements qui ont intéressé particulièrement la Fédération depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), au cours de votre témoignage. Je voudrais revoir certains de ces évènements avec vous, en commençant par le bill S-3. Est-ce que vous avez participé vous-même, personnellement, aux réunions ou assemblées devant le comité à Ottawa, ou les comités à Ottawa qui ont eu à étudier ce projet de loi?

R Non.

Q Auriez-vous participé, s'il y en a eu de votre part, aux représentations qui ont été faites dans le temps au ministère et aux représentants du Parlement, en regard de ce bill?

R Je ne me suis pas intéressé à ce bill directement. J'ai pu expédier peut-être un télégramme à mon député, à ce moment-là.

Q Et quelle était la teneur de ce télégramme? Ce que je cherche à savoir de vous, c'est: Quels étaient les points qui vous intéressaient particulièrement, et le problème que vous voyiez dans cette nouvelle législation?

R Comme je vous ai dit, monsieur Brisset, je ne me suis pas occupé du bill S-3, je n'étais pas sur le conseil d'administration à ce moment-là, et si je me rappelle bien, le conseil d'administration nous avait demandé de faire des ..... le conseil d'administra-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tion de l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en Aval nous avait demandé de faire des pressions pour que ce bill soit retiré de la chambre. Alors, c'est à cet effet.

Q Alors, vous vous êtes borné à prendre contact avec votre député pour lui demander de s'opposer à ce que cette loi soit passée?

R C'est exact.

Q Sans entrer dans le détail?

R Dans les discussions ou l'étude, non.

Q A ce moment-là, d'après ce que vous connaissiez personnellement, saviez-vous qu'il ne s'agissait en aucune façon de donner des exemptions de pilotage aux navires océaniques, dans les circonscriptions du fleuve St-Laurent?

R D'après ce que j'entendais, ça serait que les pouvoirs de donner des exemptions dans toutes les circonscriptions du St-Laurent étaient laissés, je crois, à la discrétion du gouverneur général en conseil.

Q Mais étiez-vous au courant que malgré le fait qu'on devait laisser au gouverneur en conseil le soin de décider si des exemptions devaient être données, les représentants du ministère avaient déclaré à ce moment-là que ce n'était pas l'intention de donner des exemptions aux navires océaniques?

R Non, je ne crois pas que j'étais au courant des déclarations du ministre ou des repré-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sentants du ministère.

Q Saviez-vous si les Armateurs des navires océaniques cherchaient des exemptions à ce moment-là?

R Non, comme je vous dis, monsieur Brisset, à ce moment-là, je ne m'en suis pas tellement occupé, alors, je n'étais pas tellement au courant ni d'un côté ni de l'autre exactement de la portée.....

Q Vous nous avez dit également qu'en janvier mil neuf cent soixante (1960), au début de mil neuf cent soixante (1960), la Fédération s'était intéressée à la question du tarif double en hiver?

R Un mémoire a été présenté à cet effet.

Q Un mémoire a été présenté à cet effet?

R C'a été déposé, je crois, ici.

Q N'est-il pas vrai que dès décembre le trois (3) mil neuf cent cinquante-neuf (1959), un ordre en conseil avait été passé accordant un tarif d'hiver dans la circonscription, je crois, du St-Laurent Central?

R C'est possible; je ne suis pas au courant.

Q Vous n'êtes pas au courant maintenant, ou si vous n'étiez pas au courant?

R Je n'étais pas au courant dans ce temps-là, de la chose.

Q A tout évènement, en mil neuf cent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

soixante et un (1961), c'est-à-dire au début de l'année mil neuf cent soixante et un (1961), les corporations de chacune des circonscriptions demandaient des revisions tarifaires, de façon générale?

R Bien, la Corporation que je représentais en demandait, oui, mais les autres, je ne peux dire; c'est possible.

Q N'est-il pas vrai que toutes ces reivions tarifaires avaient pour but, dans le temps, d'augmenter les recettes des pilotes de chacune des circonscriptions?

R D'augmenter ou d'ajuster le revenu des pilotes.

Q Elles n'avaient certainement pas pour but de diminuer leurs recettes?

R Je ne crois pas,non, je ne crois pas.

O Vous avez dit qu'à ce moment-là, en face de ces doléances des pilotes, de ces demandes des pilotes, la Fédération des Armateurs avait émis un petit pamphlet aux fins de faire un peu de publicité autour de ces demandes. Vous vous rappelez?

R Oui.

Q Vous avez dit également que la Fédération avait fait campagne de presse par tout le pays, pour jeter une lueur désagréable sur les pilotes, à ce moment-là?

R Oui, elle a fait une campagne de presse étendue.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que votre Fédération souscrivait, à ce moment-là, à ce qu'on appelle en anglais "news clipping service"?

R Je peux vérifier; je ne me rappelle pas si à ce moment-là oui ou non on avait le Clipping Service, oui ou non; nous l'avons pris de temps à autre.

Q Est-ce que la Fédération y a souscrit, depuis?

R Oui, ah oui.

Q Depuis quelle année?

R Je ne peux vous dire les dates exactes; occasionnellement, nous avons souscrit lors du début lors de la Commission Royale d'Enquête, encore une fois nous nous sommes abonnés à ce service, mais il fut des intervalles où nous étions abonnés et d'autres où ne l'étions pas.

Q Etes-vous en mesure d'établir et de prouver l'avancé que vous avez fait à l'effet que la Fédération des Pilotes, en mars mil neuf cent soixante (1960), à peu près dans ce temps-là, a fait une campagne de presse contre les pilotes?

R Je peux produire des extraits de journaux à cet effet-là où on avait reproduit des parties de pamphlet et où on avait démontré des revenus de pilotes, et dont la manière que c'était écrit était tendancieuse et donnait l'impression au public que le revenu, le salaire, comme on voulait l'appeler dans ces articles était beaucoup plus élevé qu'en réalité ce qu'on retirait.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, vous dites que vous avez en votre possession, ou la Fédération a en sa possession des découpures de journaux que vous avez conservées, j'imagine?

R Oui.

Q Est-ce que vous voudriez nous les laisser voir?

R Oui, certainement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Si je comprends bien, Votre Seigneurie, nous apporterons les découpures de journaux ou des journaux complets de 1959 à 1963? Tous les journaux?

A quelle date, approximativement?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
J'ai mentionné à monsieur Bédard son allégation à l'effet qu'une campagne de presse avait été organisée par la Fédération des Armateurs, à la suite de publication de pamphlets ou circulaires, une campagne de presse aux alentours de mars mil neuf cent soixante (1960).

Q J'en reviens au problème qui se soulevait en mil neuf cent soixante (1960) dans la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



circonscription de Montréal-Kingston, et je voudrais savoir de vous, si ma mémoire est bonne, n'est-il pas vrai que le problème s'est éventuellement réglé vers la fin de mil neuf cent soixante (1960) quand la circonscription a été divisée en deux sections?

R Le problème s'est réglé en mil neuf cent soixante lorsqu'on a imposé le paiement obligatoire des droits de pilotage de Cornwall à Montréal.

Q De façon à y arriver, il était nécessaire, n'est-ce pas, de diviser la circonscription en deux sections?

R Je le crois, oui.

Q Et dans la section de Montréal - Cornwall, on a imposé le paiement des droits de pilotage obligatoire?

R C'est exact.

Q La section supérieure était une section qui tombait, n'est-ce pas, sous le coup de la législation qui devait s'appliquer dans tous les grands lacs?

R C'est exact.

Q Maintenant, n'est-il pas vrai qu'une fois que les pilotes aient obtenu la subdivision de la section Montréal - Kingston en deux sections, les pilotes à ce moment-là n'ont pas voulu donner effet immédiatement à cette subdivision?

R Je ne suis pas au courant, monsieur Brisset; il faudrait que vous demandiez aux pilotes de cette circonscription eux-mêmes lorsqu'ils témoigneront.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous n'êtes pas au courant du problème qui s'est soulevé à ce moment-là, après que la circonscription a été divisée en deux sections?

R Vous pourriez peut-être me rafraîchir la mémoire un peu, mais présentement, je n'y pense pas.

Q Ce à quoi je voulais en venir, c'est ceci: N'est-il pas vrai qu'après que le gouvernement, le ministère, plutôt, ait divisé la circonscription en deux sections, les pilotes ont voulu quand même continuer à piloter tout le long de la circonscription, et ne pas reconnaître immédiatement cette subdivision?

R Je ne suis pas en mesure de vous répondre, monsieur Brisset.

Q Vous nous avez dit qu'à la fin, ou vers la fin de la saison mil neuf cent soixante (1960), vous étiez en pourparlers avec le ministre d'alors, l'honorable Hees?

R Hees.

Q Et que vous n'étiez pas au courant - vous n'aviez pas été mis au courant de la nomination de monsieur Balcer, sauf un ou deux jours avant l'arrêt proposé de grève ou l'arrêt proposé de travail?

R C'est exact. Nous avons appris la nomination de monsieur Balcer par la radio ou les journaux, lorsqu'elle est devenue effective.

Q Ayant appris cette nomination du ministre à ce nouveau poste, n'avez-vous pas cru qu'il serait plus raisonnable de retarder l'application de votre ultimatum?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non.

Q Croyez-vous que le fait que le ministre venait d'être nommé à son nouveau poste donnait plus d'effet à l'ultimatum que vous lui aviez signifié?

R Peut-être, je ne sais pas.

Pour bien comprendre la situation, vous avez un ministre qui est à la tête de tout un ministère, et des subalternes qui étudient la question et qui conseillent le ministre. Il est impossible pour le ministre de juger chaque point de pilotage, que ce soit un ministre qui est là depuis deux ou trois ans ou qui vient d'être nommé, il va sans doute en discuter avec ses subalternes.

Q Alors, vous croyez que le ministre des Transports est en fait beaucoup trop occupé pour s'occuper de tous ces problèmes de pilotage qui, dans le contexte de son poste sont en somme mineurs?

R Sans aucun doute.

Q Comment expliquez-vous alors toutes ces visites des pilotes durant la période concernée, au bureau du ministre lui-même?

R La situation étant devenue plus tragique, c'est référé au ministre. Vous connaissez très bien toutes les gradations qu'il y a dans le département du Transport; alors, plus le problème est grand, plus ça monte haute, et finalement, l'autorité finale est là pour prendre la décision.

Q Alors, c'est en dernier ressort que



vous vous adressé au ministre personnellement, dans le cas de tous les problèmes qui se sont soulevés de mil neuf soixante (1960) à mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q N'est-il pas vrai qu'en regard d'à peu près toutes les questions qui furent soulevées à ce moment-là, si on en juge par les évènements, vous vous êtes adressé au ministre, en fait; c'était toujours la mesure de dernier ressort à laquelle il fallait avoir recours?

R Le ministre est l'autorité de pilotage; il peut déléguer son autorité à ses subalternes, ou s'il croit nécessaire, garder son autorité pour lui-même.

Q Vous nous avez parlé, monsieur Bédard, d'un deuxième point d'importance, ou campagne d'importance, une campagne tenue en regard du bill C-80. Voulez-vous nous dire quel intérêts les pilotes des circonscriptions de Montréal ou plutôt de Cornwall et en Aval, quel intérêt dis-je pouvaient avoir ces pilotes dans le bill C-80?

R Je crois que les intérêts des pilotes étaient surtout de Cornwall et en amont, dans le bill C-80.

Q En d'autres termes, les pilotes des circonscriptions en aval de Cornwall n'avaient aucun intérêt dans ce bill C-80?

R Je ne crois pas. Je crois que c'est la législation qui régit le pilotage sur les Grands Lacs, si je ne me trompe pas.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On pourrait peut-être donner une copie du bill au témoin pour qu'il en prenne connaissance.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q Vous avez examiné, monsieur Bédard, le bill C-80?
R Oui.
Q N'est-il pas vrai que tout ce dont parle le bill C-80, c'est d'un système de pilotage obligatoire en amont de Cornwall?
R C'est ça.
Q Pas autre chose?
R Non.
Q Alors, quel intérêt la Fédération pouvait-elle avoir à ce bill que tout le monde supportait, je crois, à ce moment-là?
R Le bill C-80 affecte une circonscription de pilotage qui est membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.
Q Laquelle?
R La Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent.
Q Est-ce que la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent avait été formée en juillet mil neuf cent soixante (1960)?
R Non, elle n'avait pas été formée en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

juillet mil neuf cent soixante (1960).

Q Elle n'existait pas?

R Elle n'existait pas. Alors, c'était la Corporation des Pilotes St-Laurent-Kingston-Ottawa.

Q N'est-il pas vrai qu'il s'agissait là purement d'un problème ou d'une question tout à fait locale?

R .....

Q En fait, ma question est celle-ci: Vous avez dit avoir été intéressé, et je parle de la Fédération, au bill C-80; je voudrais savoir quel intéret la Fédération pouvait y trouver?

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Nous sommes encore dans une question d'une question argumentative, à savoir si le bill C-80 offre un intéret local ou général. A la lecture de ce bill qui est cité dans la loi, on se rend compte si çà s'applique à une seule circonscription, ou s'il y a des principes dans ce bill qui sont d'intéret général pour les pilotes du St-Laurent.

LE PRESIDENT: C'est justement ce que monsieur Brisset veut savoir, parce que tout à l'heure, dans les deux autres cas,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

le témoin a bien mentionné quels étaient les intérêts généraux qui étaient menacés. Alors, c'est justement ce qu'il veut avoir ici.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il faudrait demander au témoin si à son avis il y avait des intérêts de menacés. Mais si en fait il y avait des intérêts de menacés affectant les pilotes en général, c'est le projet de loi qui va nous le dire, si les limites sont déterminées par règlement, etc.

LE PRESIDENT:
C'est ça, à son avis à lui-même, le témoin.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q En tant que la Fédération est concernée, y avait-il des intérêts des pilotes menacés par cette législation? Je parle, évidemment, du bill C-80.

R Voici: Une législation nouvelle qui est introduite peut représenter beaucoup de bien ou beaucoup de mauvais côtés pour les pilotes, soit localement ou en général, et c'était du devoir de la Fédération de protéger les intérêts de certains membres, et, j'ai bien dit, c'est un aspect général et non pas local, et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



à ce moment-là, sans doute qu'à titre d'information..... je ne crois pas, de toute manière, que les représentations étaient été tellement fortes de la Fédération ou de la Corporation concernée, mais à titre d'information, la Fédération a jugé bon d'avoir un représentant à regarder ce bill, et je ne sais pas quelles représentations ont été faites, mais si elles ont été faites, ç'a été très minime.

Q Il ne s'agissait pas, évidemment, d'une question vitale, comme on a laissé entendre que le bill S-3 comportait...

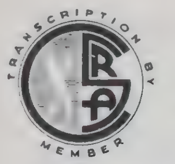
R Non.

Q ... pour les intérêts des pilotes?

R Ca ne s'est pas révélé être d'un intérêt aussi vital, mais les bills que nous avons pris connaissance après un certain moment, avant d'être introduit, nous étions complètement dans l'ignorance de ce bill, et lorsqu'on s'est aperçu que S-3, par exemple, représentait un peu de danger, on a introduit le bill C-80, la Fédération a exercé une certaine surveillance à savoir si l'intérêt des membres n'était pas en danger, et ça finit là.

Q Je passe maintenant au bill C-98, monsieur Bédard, si j'ai bien compris, cette législation a été adoptée même avant que la Fédération en ait eu vent. Est-ce exact? Si j'ai bien compris votre témoignage?

R Adopté, non; lors de la première lecture, peut-être, mais certainement pas adopté.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que la Fédération a fait des représentations auprès des comités...

R Oui.

Q ... qui ont procédé à l'étude de cette loi?

R Oui. Vous verrez dans les minutes de ce comité que le conseiller juridique et de la Fédération et du Guild ont protesté parce qu'ils n'avaient pas eu suffisamment de temps pour préparer quelque chose d'écrit, que leur témoignage a dû être verbal, ayant été avisés que peu de jours à l'avance, ou ayant pris connaissance de la chose que peu de jours à l'avance.

Q Le point qui était d'intérêt pour les pilotes, dans cette loi, monsieur Bédard, n'est-il pas vrai qu'il s'agissait tout simplement d'un article...

R L'article 15.

Q ... l'article 15, qui amendait la section 346 de la Loi de la Marine Marchande pour permettre aux navires des lacs de se rendre jusqu'à Montréal, des Grands Lacs, sans avoir à se servir de pilotes? C'est exact?

R C'est exact.

Q Tant les navires américains que les navires canadiens?

R Voici, je ne peux vous donner beaucoup de détails, mais je me rappelle que lorsque ce bill a été présenté, on a dit qu'on n'avait pas beaucoup à craindre sur le mot "canadien" dans ce bill, parce qu'ils étaient exemptés, de toute manière.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, vous saviez qu'au moment où ce bill a été présenté, les navires des lacs canadiens étaient dispensés de se servir de pilotes jusqu'à Montréal?
R Oui.
Q Est-ce que vous étiez contre cette exemption?
R Il n'en était pas question, à ce moment-là; le bill prévoyait l'exemption pour les navires américains, les navires de lacs américains, et nous étions contre cette exemption.
Q Pour quelle raison étiez-vous contre l'exemption des navires de lacs américains puisque vous n'étiez pas contre les exemptions des navires de lacs canadiens?
R Ca ne veut pas dire que je ne suis pas contre les exemptions pour les navires de lacs canadiens, monsieur Brisset, je n'ai pas exprimé cette opinion.
Q Alors, vous êtes - et je parle de vous, actuellement - contre l'exemption du pilotage en regard des navires de lacs, quels qu'ils soient?
R C'est exact.
Q Jusqu'à Montréal?
R C'est exact.
Q Croyez-vous, monsieurBédard, que si les navires de lacs américains devaient, entre Cornwall et Montréal, prendre un pilote canadien pour rencontrer les exigences des pilotes canadiens, qu'il n'y aurait pas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

grande possibilité qu'en retour les navires de lacs canadiens naviguant dans les eaux américaines des Grands Lacs et la rivière Détroit, la rivière Ste-Claire, ne seraient pas forcés par les pilotes américains à prendre un pilote américain?

R Monsieur Brisset, ceci est complètement en dehors du bassin des Grands Lacs; la circonscription Cornwall - Montréal est une circonscription certainement canadienne, tandis qu'en allant sur les Grands Lacs, à ce moment-là, vous vous en allez dans une autre législation complètement différente, qui est régie par la loi des Grands Lacs.

Q En d'autres termes, les répercussions que ce que vous préconisez peuvent avoir sur les Grands Lacs, même dans les eaux américaines des Grands Lacs, vous ne voulez pas...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, le témoin n'a absolument pas dit ça, il a tout simplement dit que la partie 6A des Grands Lacs prévoit une division de ce qui est appelé le bassin des Grands Lacs, et la pratique établie par la Fédération à cet égard, et qu'on peut retrouver dans les minutes des séances de la Corporation, et la position prise par la Canadian Merchant Service Guild à l'époque, mon confrère


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

peut argumenter avec le témoin sur cette question, tout ce qui a été argumenté devant le Sénat, et ce sera ré-argumenté devant la Commission à la période finale; mais si les navires de lacs américains devaient être exemptés en échange d'une exemption pour les navires canadiens, ou la possibilité des pilotes de piloter quelque part sur les Grands Lacs, le témoin a simplement dit: La circonscription de Cornwall est en dehors des eaux du bassin des Grands Lacs, d'après les termes de 6A de la Marine Marchande; mon confrère pourra tirer les conclusions qu'il voudra quant à la balance.

LE PRESIDENT:
Il veut savoir si la Fédération a pris cet élément en considération.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Si la Fédération s'en est préoccupé ou non.

R Bien, voici... voulez-vous reposer votre question en entier?

Q Je vous demandais si en formulant sa politique, ou en préconisant que les navires améri-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cains des lacs prennent pilote entre Cornwall et Montréal, la Fédération tenait en ligne de compte les répercussions qu'une telle politique pouvait avoir en regard des navires de lacs canadiens naviguant dans les eaux américaines des Grands Lacs?

R Non.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Voici, Votre Seigneurie, je demanderais que soient déposés à la Commission les débats, les discussions au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, qui ont été tenus à l'époque. Je me rappelle très bien de la demande, s'il y avait un seul document que le ministère pouvait apporter à la réunion que mentionne mon confrère monsieur Brisset, et il a été mentionné par le sous-ministre et le ministère a déclaré - le représentant du ministère a déclaré que non seulement il n'y avait pas de document, mais qu'il n'y avait même pas eu de conversation verbale sur le sujet, à cet effet.

LE PRESIDENT:
Si vous croyez nécessaire d'élucider davantage ce point, vous produirez le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

document.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Très bien.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, j'en arrive aux évènements de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), et c'est surtout en regard de ces évènements que je voudrais remettre à plus tard le contre-interrogatoire du témoin, n'ayant pas eu l'opportunité d'en discuter...

LE PRESIDENT:
Dans les circonstances, nous allons ajourner à trois heures et trente (3:30) cet après-midi, et je demanderais aux procureurs de s'entendre pour trouver les témoins. Nous allons ajourner aussi le contre-interrogatoire, la balance du contre-interrogatoire de Me Brisset pour les évènements postérieurs, et il y aura probablement encore d'autres personnes qui voudraient poser des questions à monsieur Bédard, alors monsieur Bédard sera ici à deux heures et demie


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

(2:30) pour terminer son témoignage quant à l'autre partie.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M. LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le huitième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ANDRE-CLAUDE-BERNARD BEDARD.

TEMOIGNAGE CONTINUE.

TRANSQUESTIONNE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Bédard, vous avez parlé ce matin de délégation de l'autorité de ministre à ses subalternes?

R .....

Q Vous vous souvenez d'avoir mentionné cette question?

R Oui, je m'en souviens.

Q Voulez-vous expliquer plus amplement ce que vous entendez par: Délégation de l'autorité aux subalternes?

R Le ministre est l'autorité du pilotage;

il peut déléguer à ses employés certaines responsabilités et fonctions administratives. Je crois que je pourrais peut-être donner un aperçu en commençant par l'échelon local, en montant jusqu'au ministre?

Q Oui, s'il vous plaît.

R En premier de tout, vous avez, localement, le surveillant local qui a la responsabilité au surintendant régional qui est responsable au surintendantnational du pilotage, qui est responsable..... je ne sais pas le titre exactement, mais à monsieur Slocombe, qui est responsable à monsieur Cumyn, directór of Marine Regulations, qui doit monter à un échelon supérieur, et est responsable au sous ministre adjoint, au sous ministre et au ministre.

Q Ca, c'est la chaîne de l'autorité telle que vous la voyez?

R C'est ça.

Q Est-il déjà arrivé qu'une personne quelconque dans cette chaîne ait pris une décision et vous en ait fait part, à n'importe quel sujet?

R ..... sans aucun doute, nous recevons des lettres portant des décisions, et qui sont signées par un de ces officiers du ministère; maintenant, si l'officier qui signe la lettre est celui qui prend la décision, je ne sais pas.

Q Enfin, vous avez reçu des décisions qui apparaissent prises par l'un des officiers intermédiaires dans la chaîne de l'autorité que vous avez mentionné?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R Oui, surtout au niveau des corporations.

Q Qu'est-ce que vous entendez: au niveau des corporations?

R Je veux dire, au niveau des corporations locales de pilotage; ce ont elles qui font des représentations à différents niveaux pour résoudre certains problèmes, par exemple. Alors, ça va surtout - la correspondance se fait surtout entre le ministère de la corporation-membre, non pas entre le ministère et la Fédération.

Q Ces décisions qui ont été prises, est-ce que vous pourriez nous en donner un ou deux exemples?

R Eh bien, par exemple, il y a quelque chose qui est débattu présentement dans la circonscription de Québec, et dont je suis au courant: Ce sont les demandes additionnelles de pilotes. Ils ont eu des rejets de la part des différentes personnes du ministère.

Q Des rejets d'officiers intermédiaires, non pas du ministre?

R D'officiers intermédiaires ou du sous-ministre.

Q Et quelle attitude la Corporation a-t-elle prise en face de cette décision?

R Eh bien, cette question, à ma connaissance, quoique le président pourrait vous en mentionner là-dessus, elle était encore à l'étude, c'est un échange de correspondance continuel qui se fait.

Q A votre connaissance, est-ce que lors-



que vous avez pris connaissance de la décision qui avait été prise, est-ce que vous avez tenté des démarches à un niveau plus élevé?

R ..... je le crois.

Q Est-ce qu'il ne serait pas exact de dire que les pilotes ne considèrent définitives aucune décision des officiers intermédiaires s'il ne la juge pas bonne?

R Non, ce n'est pas exact; ça dépend de l'importance que les pilotes vont attacher à certains points, ainsi de suite.

Q Pouvez-vous nous donner des exemples, s'il vous plaît?

R Sur quelque chose qui a été accepté par une Corporation ou ...

LE PRESIDENT:

Q Ou qui a été considéré comme définitive?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Ou qui a été considéré comme définitive par la Corporation, même si ce n'était pas ce qui avait été demandé? Evidemment, si on vous accorde ce que vous demandez, il n'est pas question de porter l'affaire à un niveau supérieur?

R Eh bien là, vous me prenez un peu au dépourvu pour répondre à une question spécifique.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Il y a quelque chose qui me vient à l'esprit, de plus important: Prenez le bill C-98, par exemple, où nous avons fait des représentations très fortes contre l'article 15 du bill C-98, et finalement le bill a tout de même passé pareil. Qu'est-ce qui est arrivé, c'est que nous avons accepté la décision, malgré que nous croyons que c'était contre le bon intérêt des pilotes, et même de la sécurité maritime, je dirais, à ce point de vue là.

Q Je vous arrete ici; je ne crois pas que le bill C-98 ait été une décision d'un officier intermédiaire au ministère des Transports.

R Non.

Q Est-ce que vous pourriez faire des recherches ou demander à vos confrères de vous référer à des cas?

R Certainement.

Q Vous nous avez aussi mentionné que vous aimeriez voir un systeme où les parties pourraient se rencontrer?

R .....

Q Est-ce que c'est exact?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'il n'existe pas un systeme semblable, aujourd'hui?

R Non, Le systeme qui existe présentement est un systeme de réunion à quatre parties, si vous voulez. Le représentant du ministère, le représentant de la Dominion Marine, de la Shipping Federation of Canada,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



et ces réunions quoique préparées à l'avance par les pilotes qui font parvenir le matériel écrit, les demandes à être faites, n'en venaient à aucune contre-proposition ou proposition des Armateurs aux pilotes, de toute manière, pour que nous soyons préparés à ce qu'ils avaient à proposer, au point de vue écrit. Si le ministre en recevait, je ne sais pas, mais chez-nous, nous n'en recevons pas.

Lorsqu'on faisait ces rencontres d'hiver, ce n'était pas, à mon opinion, un bon début de terrain d'entente. Vous aviez à ce moment-là plusieurs hauts fonctionnaires du ministère, plusieurs représentants des Armateurs, des représentants des pilotes, enfin, une table de conférence d'une vingtaine de personnes, et je crois que dans des réunions aussi peu fréquentes et aussi..... avec un décorum aussi rigide, si vous voulez, que c'était assez difficile d'en venir à une entente primaire, si vous voulez, sur certains points.

Q Alors, quand vous avez parlé de système où les parties pouvaient se rencontrer, qu'est-ce que vous vouliez dire?

R Bien, on propose dans le mémoire, c'est quelque chose...

Q Ce que vous proposez dans le mémoire?

R Oui, c'est ça que je veux élaborer quand on viendra aux recommandations générales.

Q Dans l'exhibit 756, il y a une lettre du deux (2) septembre mil neuf cent soixante (1960), adressée à l'honorable George Hees par le président de la

Fédération des Pilotes. Est-ce que cette lettre fait suite à votre mémoire produit sous la cote 754?

R ..... oui.

Q Dans ce mémoire produit sous la cote 754, vous retraçez, je crois - vous faites l'historique des membres de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, et vous commençez une esquisse de différents problêmes qui se sont soulevés, et j'aimerais, en regard de chacun de ces problêmes, que vous me disiez premièrement quand ils ont été attirés à l'attention du ministère, le premier problême, et je cite en anglais dans le texte: " Foreign pilots working in Canadian waters."

R Monsieur Jacques, il va être difficile pour moi de vous dire le début exact où ces problêmes ont été soumis à quelqu'un de l'autorité gouvernementale, que ce soit local ou à Ottawa, ces problêmes ont débuté, je crois, presque tous au niveau des corporations locales, et par après, ils ont été référés à la Fédération, si vous voulez.

Q Ils ont été référés...

R A la Fédération.

Q Est-ce qu'il y aurait moyen de savoir depuis quand ce problême de pilotes étrangers dans les eaux canadiennes existe? Ou plutôt depuis quand les pilotes s'en plaignent-ils?

R Oui, il y aurait moyen de le savoir.

Q Lorsque vous avez attiré l'attention...

R Est-ce que vous voulez avoir quelque chose là-dessus plus tard?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Oui.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que ceux qui pourront nous donner cette information-là, ce ne sont pas les pilotes de Cornwall?

R Oui, c'est exact.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je laisse le tout à la discrétion de mon confrère; je crois qu'il a pris note de la question.

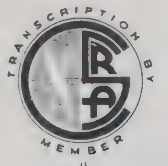
LE PRESIDENT:
Je crois que c'est survenu dans le district de Cornwall. Alors, les témoins compétents pour répondre seraient là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Vu que le mémoire avait été soumis parle témoin, il aurait peut-être été en mesure de répondre à la question.

Q Lorsque vous avez soulevé ce problème avec l'autorité de pilotage, est-ce que vous aviez consulté votre conseiller juridique sur les mesures qui pouvaient être prises contre ces pilotes?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez obtenu une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

opinion sur l'étendue de la preuve nécessaire pour obtenir des condamnations?

R Nous en avons discuté, sans doute, je ne sais pas ce que vous voulez dire par "une opinion" mais ça m'a donné tout de même un aperçu de ce qu'il fallait avoir comme preuve pour poursuivre quelqu'un qui enfreignait la loi, si vous voulez.

Q Maintenant, à la suite de ce que les pilotes considèrent "l'inertie du ministère," sur cette question, est-ce que vous auriez été avisé par votre conseiller juridique que les pilotes eux-mêmes pouvaient, s'ils le jugeaient à propos, porter des plaintes privées contre ces pirates du pilotage?

R Non, je ne crois pas; pas au niveau de la Fédération. Peut-être au niveau local, mais pas au niveau de la Fédération.

Q Pas au niveau de la Fédération?

R Non.

Q Le deuxième problème qui est soulevé dans votre mémoire est le suivant, je cite: "Representatives of the Shipping industry to sit on the examining boards for admission to the study and the practice of pilotage." Quand est-ce que ça s'est soulevé en premier, cette question-là? Vous souvenez-vous de ça?

R En mil neuf cent soixante (1960), peut-être au préalable, mais si c'est au préalable, c'est avant mon temps; mais de toute manière, depuis que je suis dans l'administration, il en a toujours été un peu question. Les représentants des Armateurs...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

O Et vous êtes dans l'administration depuis quand?

R Depuis mil neuf cent soixante (1960).

Q Ce problème a été résolu, j'imagine, à la satisfaction des pilotes, maintenant?

R Oui, présentement, mais nous savons qu'il y a un mémoire des Armateurs qui désirent encore obtenir quelqu'un représentant les Armateurs pour siéger sur ces comités d'examen.

O Oui, mais l'autorité de pilotage a déjà rendu une décision sur cette question-là?

R Je crois que si on relit la lettre du ministre, sur cette décision-là, on pourra voir exactementce qu'il dit.

Q Vous souvenez-vous de la date de cette lettre?

R .....

Q Voici, Votre Seigneurie, on me demande de lire un extrait des pièces 756, soit une lettre de septembre le 9, 1960, adressée par l'honorable George Hees au capitaine Paul Bailly, président de la Fédération des Armateurs, et je lis, en page 2, en anglais dans le texte; "With respect to item B , namely, the inclusion of a representative of the shipping industry on the examining board for admission to the study and practice of pilotage, I assure you that the department does not intend to allow foreign interests, in any shape or form, to gain control or even exercise undue influence over the pilotage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

in Canada. It is our feeling, however, that in view of the heavy financial interest of the shipowners in the safe operation of the pilotage services it is only fair to give them some form of representation on the examining board. I appreciate the fear of the pilots that inclusion of shipping representatives on examining boards might take away from the pilots the degree of control over admissions to the service that they have enjoyed in the past. However, while it is the wish of the department that the pilots be allowed to the fullest possible extent to play their part in the administration of pilotage, consideration must also be given to the shipping industry which is responsible for the creation of pilotage traffic. Provides the pilot members of the examining boards have a majority, it would seem that the interests of the pilots would be adequately protected and I would be prepared to consider increasing the number of pilots on boards to four, with one representative of the shipping industry, and two departmental officers. "

(Discussion en anglais par Me Lalonde).

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voici la réponse à la question que je posais au témoin, à savoir: A quel moment la question du représentant sur les jury d'examen a été réglée, et je réfère à une lettre du 18 octobre 1960, adressée à Me Lalonde par l'honorable Léon Balcer, partie des pièces 756, et je cite:

"Et que relativement aux examens des candidats, le ministère avait retiré maintenant sa proposition antérieure suivant laquelle des représentants des entreprises de navigation auraient fait partie des jury d'examen dont font actuellement partie des pilotes et des fonctionnaires du ministère."

Est-ce que vous considérez le délai qui s'est écoulé entre la présentation de votre mémoire et la réponse du ministre, du dix-huit (18) octobre, un délai excessif apporté à régler ce problème particulier?

R Bien, lorsque le mémoire a été présenté, c'est parce qu'il y avait déjà un délai, et ça n'a été réglé qu'en octobre, alors, c'est certainement un long délai.

Q Votre mémoire, dans son paragraphe 18, se lit comme suit, et je cite:

" A question of vital importance was raised following various oral or written statements re-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ceived during recent months from the department's officials and lately from the minister of Transport himself. This question is that the department is proposing to give representation to shipowners or their representatives on the boards whose duties are to examine candidates to be admitted as students of pilotage, as apprentices and finally as pilots."

Il semble, d'après les documents qui ont été produits, que ce soit un problême assez récent, tout de mème?

R Bien, assez récent..... depuis le début de mil neuf cent soixante (1960), sans doute.

Q Maintenant, le problême suivant soulevé dans le mémoire 754 se lit comme suit:

"Rejection by the department of Transport of the adjustment of pilotage dues necessitated by the new system of grading."

Voulez-vous, au moyen de ce mémoire, citer à la Commission les documents et les lire qui auraient contenu une entente, ou plutôt une déclaration formelle de l'autorité de pilotage à l'effet que lorsque le systême de pilotes spéciaux serait aboli et remplacé par un systême de classe de licence, les pilotes verraient le tarif ajusté pour tenir comptede la perte de revenu au montant de $65,000.00.

R ..... dans la lettre expédiée au capitaine Gaston Rousseau, président de Québec, datée du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

25 janvier, signée par monsieur J.R. Baldwin.

LE PRESIDENT:

Q Quelle année?

R 1960.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quelle date, avez-vous dit?

R 25 janvier 1960.

Q 25 janvier 1960. Oui.

R Pour débuter, je dois dire qu'il y avait entre autre eu des pourparlers entre le ministère et les pilotes pour l'abolition du système de classement de pilotes spéciaux. Le ministère et les pilotes étaient d'accord.

Q Etaient d'accord sur quoi?

R Sur l'abolition du système de pilotes spéciaux pour être changé par un système de classement de pilotes soit de classe A, B et C.

Les pilotes ont tout de même dit que si ce système devenait effectif, que le montant qui était versé en boni devait être rajusté dans le tarif.

Q Est-ce que c'était avant ou après la lettre du 25 janvier 1960?

R Je crois que c'était après la lettre du 25 janvier 1960.

Q Ah bon. Alors, il y avait autre chose que la lettre?

R Oui.

Q Alors, voulez-vous lire la portion pertinente de la lettre?

R L'avant dernier paragraphe:

"The practice of assigning so-called special pilots to certain ships was found undesirable in the Montreal District and for this reason was abolished in favour of a grading system with the piloting of larger vessels being restricted to pilots of highest grade. At the same time the tariff of dues in the by-laws was adjusted so as to compensate for the loss of income privately received by special pilots. This new system has worked well and the Pilotage Authority looks with favour upon its entension to your District."

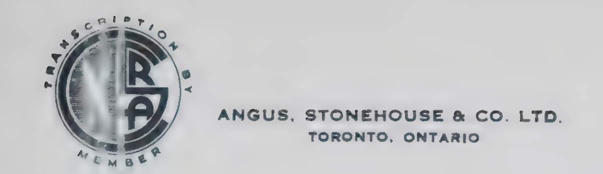
Q Et est-ce que c'est ce que vous considérez comme promesse de hausser le tarif pour tenir compte de cette perte de revenu?

R Non, pas une promesse de hausser le tarif, mais d'ajuster le tarif pour que ce montant de $65,000.00 qui était payé, comme on l'explique, aux pilotes de Montréal, que la même chose soit maintenant incluse dans le tarif, au lieu de venir directement des Armateurs au pilote individuel.

Q A toutes fins pratiques, les chiffres du tarif qui sont contenus au règlement auraient été augmentés?

R Exactement.

Q Est-ce que c'est cette partie de la lettre que vous venez de lire que vous considérez



comme une promesse de modifier le tarif?

R Oui, certainement, en plus des calculs qui ont été faits subséquemment avec les représentants du ministère et les représentants des pilotes de Québec pour hausser ce tarif.

Q Maintenant, il est évident que cette augmentation de tarif n'a pas été accordée?

R Non, pas à ce moment-là.

Q Est-ce qu'au moment où le systeme de classement de pilote est venu en vigueur, est-ce qu'à ce moment-là, vous saviez que ce n'était pasl'intention de l'autorité de pilotage d'augmenter le tarif pour couvrir la perte de $65,000.00?

R Il faudrait que je vérifie la correspondance subséquente pour vérifier les dates exactes.

Q Voulez-vous vérifier, s'il vous plaît?

R Est-ce qu'on n'a pas ça ici? ..... ah, c'est ici dans le mémoire. Le 25 mars de la même années, le capitaine Rousseau a reçu de monsieur Baldwin une lettre lui disant que les demandes d'ajustement de tarifs étaient mises au rancart, et il donne les raisons pourquoi et il met ces montants - cette demande d'ajustement de $65,000.00 au rancart.

Q Est-ce que le nouveau systeme de classement de pilotes était en vigueur à ce moment-là?

R Non,, je ne crois pas; je crois que le systeme de classement de pilotes est entré em vigueur au début d'avril.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, au moment où vous avez été avisé par le ministère qu'on ne donnerait pas suite à votre demande d'augmentation, le système n'était pas en vigueur?

R Ca dépend combien ç'a pris de temps à la lettre pour venir à Québec, elle est datée du vingt-cinq (25) mars; alors, c'est à peu près en même temps, de toute manière.

LE PRESIDENT:
Vous pourriez peut-être qualifier ici ce que vous entendez par "en vigueur:" mise en force?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Mise en force, contenu dans les règlements de l'autorité de pilotage.

LE PRESIDENT:
Je comprends qu'il a été mis en force avec la nouvelle saison de navigation; il était peut-être dans les règlements de pilotage depuis quelque temps.

R Si je me rappelle bien, dès le début de la saison de navigation, au début d'avril, les pilotes ont commencé à être nommés classe A et les paiements de classe A sont arrivés plusieurs semaines plus tard.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Quand, à peu près?

R J'aimerais mieux que vous demandiez cette question à monsieur Rousseau; il était le type concerné, il pourrait certainement vous répondre mieux que moi à cette question-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Excusez-moi, mon confrère a déclaré que ça serait peut-être en regardant les règlements, et je suggèrerais le règlement CP de 1960, 756, daté du 2 juin 1960, modifiant l'article 15 des règlements généraux de la circonscription de Québec, alors qu'il laisse entendre, en tout cas, que le système a été adopté le deux (2) juin mil neuf cent soixante (1960); il est question de savoir si ç'a été mis en vigueur avant qu'il soit adopté ou subséquemment.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, les modifications ont été apportées le 30 mai 1960 par le ministère des Transports, en sa qualité d'autorité de pilotage, et ces modifications ont été approuvées le 2 juin 1960 par l'ordre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

en conseil que mon confrère vient de citer.

Q Entre la lettre de monsieur Baldwin adressée à monsieur Rousseau à laquelle vous référez, et le trente (30) mai mil neuf cent soixante (1960), est-ce qu'il y a eu des négociations entre la Fédération et le ministère des Transports à cette époque?

R Pas au niveau de la Fédération.

Q Pas au niveau de la Fédération. Au niveau de la Corporation?

R Entre le..... voulez-vous répéter les dates, s'il vous plaît?

Q La date de la lettre de monsieur Baldwin à monsieur Rousseau, à laquelle vous avez référée, et le trente (30) mai mil neuf cent soixante (1960)?

R Non, je ne dirai pas: Au niveau de la Fédération, entre ces dates-là.

Q Lorsque vous avez appris qu'on ne vous accorderait pas le $65,000.00, est-ce que la Fédération - est-ce que les Corporations ont fait des représentations à la Fédération?

R Au printemps de mil neuf cent soixante (1960), les conseils d'administration au complet, toutes les corporations-membres se sont réunies à Montréal, et après cette réunion des conseils d'administration, on a soumis différents problèmes qui n'avaient pas été réglés, à la Fédération, pour que celle-ci présente un mémoire, mémoire que vous avez entre les mains présentement .


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Le mémoire est de juin le sept (7) mil neuf cent soixante (1960). Le mémoire est postérieur aux modifications qui ont été adoptées. Entre la lettre du vingt-cinq (25) mars mil neuf cent soixante (1960) envoyée au président monsieur Rousseau par le ministère des Transports, et le trente (30) mai mil neuf cent soixante (1960), la Fédération n'a rien fait quant à la question des pilotes spéciaux?

R Non.

Q Est-ce qu'elle aurait reçu des représentations quelconque de la part de ses membres, de membres qui font partie de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Si la Fédération aurait reçu des représentations de membres indépendants d'une Corporation à ce sujet-là?

Q Ou de la Corporation ou des pilotes du district de Québec?

R Premièrement, si on en avait eu de membres individuellement, ou de membres actifs de la Fédération, on les aurait transmis au conseil d'administration de la Corporation des Pilotes de Québec.

Q Mais est-ce que vous en avez eu?

R Non, on n'en a pas eu.

Q La Corporation n'a pas fait de représentations auprès de la Fédération?

R Non, les représentations sont venues quand nous avons voulu présenter ce mémoire; c'est à ce moment-là qu'on a fait une demande pour que ce soit

entré dans le mémoire.

Q En autant que la Fédération est concernée, il n'y a rien eu?

R Non.

Q Dans votre mémoire, à la page 18, paragraphe 27, je cite en anglais:

"Thus the department was in fact prepared to unduly reduce the yearly earnings of each pilot by about $1,000.00."

On réfère à la lettre du 25 mars 1960. Voulez-vous nous expliquer comment il se fait que le salaire, apparemment, de chacun de vos pilotes, aurait été diminué par ce montant de $1,000.00?

R Est-ce qu'on dit "les salaires" ou "les revenus"?

Q On dit: "the yearly earnings of each pilot"?

R Bien voici: A ce moment-là, les pilotes, on calculait qu'approximativement $65,000.00 était payé en boni.

Q Est-ce qu'il était payé à tous les pilotes?

R Non, à peu près à la moitié des pilotes.

Q A la moitié des pilotes?

R C'est exact.

Q Alors, votre chiffre de $1,000.00, est-ce que ça s'appliquait à tous les pilotes ou à la moitié

des pilotes?

R C'était approximativement $1,000.00 par pilote, dans le temps, la circonscription de Québec devait avoir 73 ou 75 pilotes, alors ça faisait approximativement $1,000.00 par pilote.

Q En fait, le $65,000.00 qui était un revenu privé de la moitié des pilotes devait devenir le revenu de tous les pilotes?

R C'est exact.

Q La moitié des pilotes perdraient une partie de leur revenu, tandis que l'autre moitié gagnerait cette partie-là?

R C'est exact.

Q L'item D de votre mémoire s'intitule comme suit: "Insufficient pilotage dues ...

R Excusez-moi, monsieur Jacques, je vous ai dit qu'aucun pilote n'avait écrit en rapport avec cette chose-là; j'aimerais faire une réserve sur ma réponse et vérifier le dossier de la Fédération, et je vous donnerai une réponse définitive demain.

Q Certainement. L'item D de votre mémoire se lit ainsi: "Insufficient pilotage dues in the harbour of Montreal." C'est un problème qui s'est soulevé en mil neuf cent soixante (1960), et quand le problème a-t-il été résolu à votre satisfaction?

R Bien, la Fédération l'a mis dans son mémoire du mois de juin, et en octobre mil neuf cent soixante (1960), nous avons eu - les pilotes de Montréal on eu une augmentation de tarif à ce sujet-là.

Q Est-ce que vous considérez que c'était un délai trop long pour le règlement de ce problème-là?

R Bien, il faut dire qu'il était à l'étude par la corporation-membre depuis le début de l'année.

Q On m'indique un paragraphe dans la lettre du ministre, du dix-huit (18) octobre mil neuf cent soixante (1960), qui se lit comme suit:

"Pour ce qui est des droits de déplacement dans le port de Montréal, j'ai aussi mentionné que nous croyons qu'il y a lieu d'envisager une majoration. D'ici quinze jours, les fonctionnaires du ministère entameront d'autres discussions sur le sujet avec les représentants des pilotes."

R C'est exact.

Q Mais en fait, ici, on réfère à des discussions antérieures, mais en fait, quand avez-vous reçu l'approbation de la hausse du tarif?

R Ce fut pendant l'hiver 1960, "61, ou à l'automne tard de 1960, si vous voulez vérifier s'il vous plaît les "by-laws", vous aurez les dates exactes.

Q Je ne veux pas savoir la date du règlement, j'ai la date du règlement, mais quand avez-vous été avisé par le ministre qu'il vous accordait cette hausse-là?

R Au mois d'octobre mil neuf cent soixante (1960).

Q Item E "undue delays in the collection of pilotage dues," et dans votre mémoire, au paragraphe 34, page 25, vous allèguez des arrérages au-delà de $30,000.00. Vu que c'est un mémoire de la Fédération, voulez-vous me dire si ce sont des arrérages de toutes vos corporations-membres, et de quelques unes d'entre elles?

R Je crois que c'était des arrérages de toutes les corporations-membres.

Q De toutes les corporations-membres. Vous souvenez-vous du détail de ces arrérages-là?

R Est-ce qu'ils ne sont pas marqués là-dessus? Quelle date, monsieur Jacques? Est-ce qu'on marque.....?

Q A ce moment-là, on réfère à la fin d'avril mil neuf cent soixante (1960).

R J'ai une liste ici, Montreal Pilotage Authority, outstanding pilotage accounts for the season 1959. Alors, ceci était pour $100,000.00, pour la fin de mars 1959.

J'en ai une pour le St. Lawrence-Kingston-Ottawa, qui est encore au montant de $5,763.00. J'en ai une autre ici: Montreal Harbour au montant de $964.00. Et il y en a d'autres, sans doute, qui sont de l'autre corporation, soit les pilotes du Bas St-Laurent. Le mémoire est en août 1960... 1959 ne répond pas à votre question. Le ministère, à son bureau régional de Montréal pourrait certainement vous donner les chiffres exacts


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dans différentes circonscriptions.

Q Voici, il y a différentes dates pour calculer ces arrérages-là; est-ce que vous avez calculé comme arrérages des comptes qui étaient retardés un peu à cause de procédures administratives ou si vous avez considéré comme arrérages dans votre $30,000.00 des comptes semblables à ceux qui avaient été envoyés une compagnie qui avait subséquemment fait faillite, et dont j'oublie le nom..... Plaid Shipping?

R C'était des comptes qui étaient passés dus depuis quelque temps.

Q Vous souvenez-vous depuis combien de temps?

R Certainement plus que trente jours; peut-être plus que ça.

Q Maintenant, antérieurement à votre mémoire de juin, est-ce que vous vous étiez déjà plaint auprès des autorités pour ce retard?

R Oui, souvent.

Q Est-ce que ces plaintes ont été faites par écrit?

R Oui, sans doute, par chaque corporation locale, parce que c'était une question qui revenait sur le tapis à peu près à chaque assemblée du conseil d'administration de la Fédération.

Q Sauf ces retards apportés, est-ce que vous considérez que le ministère faisait assez bien la collection des droits de pilotage?

R A ce moment-là, les corporations-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



membres n'étaient pas satisfaites; il y a des comptes qui ont traîné trop longtemps, à l'avis des corporations-membres.

Q Maintenant, ces corporations-membres, pouvez-vous donner des cas où les comptes ont traîné peut-être plus longtemps que 30 jours?

R Ah oui, sans doute.

Q Par la faute du ministère?

R Enfin, c'est le ministère qui était responsable de faire la collection, et il l'est encore présentement.

Q Est-ce que vous avez songé à demander de faire votre propre collection?

R Oui, nous y avons songé.

Q Est-ce que vous avez communiqué avec l'autorité de pilotage à ce sujet?

R Peut-être verbalement, dans ce temps-là.

Q Verbalement?

R Aujourd'hui on le suggère par écrit, sur le mémoire.

Q Pardon?

R Présentement, dans le mémoire, c'est une suggestion.

Q Vous le suggérez dans votre mémoire, mais je parle à part votre mémoire, est-ce qu'il y a eu des suggestions quelconque?

R Verbales seulement, à ma connaissance.

Q Faites par l'entremise de la Fédéra-

tion ou des corporations?

R Faites verbalement par un officier de la Fédération ou des corporations-membres.

Q Et quelle réception cette suggestion a-t-elle eue?

R Ah, ce n'était pas une question qui était écrite, qui était mise à l'étude; c'était plutôt un genre de taquinerie ou une petite farce, enfin "si vous n'êtes pas capable de faire la collection, on la fera nous autres mêmes," quelque chose de ce genre-là.

Q Ce n'était pas une demande qui était sérieuse?

R Non.

Q Est-ce qu'il arrive souvent que vous faites des demandes qui ne soient pas plus sérieuses que celle que vous venez de mentionner?

R Occasionnellement.

Pour vos dossiers, j'ai un autre exhibit ici qui est du premier (1er) février mil neuf cent soixante et un (1961), des comptes dus à la Corporation de Québec, ça se rapproche de la date que vous avez là; est-ce que ça vous intéresse, ça?

Q Je préfère avoir les documents sur lesquels vous vous êtes basé pour calculer votre chiffre de $30,000.00.

Au paragraphe 40 de votre mémoire, sous paragraphe A, je lis ceci: "In his letter, dated March 25, 1960, the deputy minister of Transport informed


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



the president of the Corporation of Pilots for the Montreal-Kingston District that the pilotage authority had decided to grant a 3% increase in the tariff of pilotage dues. When the season of navigation opened, that increase was not in force and at the time this brief was first drafted, that is around the 20th of May, it was not yet applied."

Lorsque vous avez discuté de cette augmentation, est-ce qu'il avait été question d'une date précise àlaquelle devait entrer en vigueur cette augmentation de tarif?

R Généralement, les augmentations de tarif sont pour le début de la navigation. Alors, il est difficile, de mémoire, de me rappeler, monsieur Jacques; je dirais que c'était probablement pour le début de la saison de navigation.

Q Vous ne vous souvenez pas s'il y avait une date exacte, ou si on avait dit: Ca va être en vigueur au début de la saison?

R .....

Q Je vous réfère de nouveau à la lettre du deux (2) septembre mil neuf cent soixante (1960), adressée à l'honorable Hees par monsieur Bailly, dernier paragraphe, qui se lit comme suit:

> "Since none of the above requests seem to have received any satisfactory consideration by your department, the Federation feels that it is its duty to call, in the near future, a general assembly of its members, in order to make to them a full report on the present situation and consider what further steps should be taken in that regard. "


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Est-il exact d'interpréter ce paragraphe comme une menace d'arrêter de travailler?

R Les conséquences d'une assemblée générale des membres..... est-ce que je dis "une assemblée"? ..... " a general assembly," peut être une assemblée des membres délégués ou peut être..... ça dépend comment on le prend; une assemblée de tous les pilotes .....

Q J'aimerais bien justement que vous me l'expliquiez, parce que je ne sais pas comment le prendre.

R Je peux avoir le texte anglais de ça?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
L'important, c'était que le ministre le sache.

LE PRESIDENT:
Est-ce que le procureur de la Commission veut savoir ce que ça veut dire dans la lettre, ou ce que ça voulait dire dans les règlements.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Ce que ça veut dire dans la lettre, Votre Seigneurie.

R Ah, dans la lettre, ça veut dire qu'il y aura une assemblée générale de tous les membres, et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



par le fait même, ça équivaut à un arrêt de travail.

Q Dans votre réponse au mémoire dela Fédération des Armateurs, de décembre le quatorze (14), réponse produite sous la cote 757, datée du douze (12) juillet mil neuf cent soixante et un (1961), page 4, paragraphe premier, je lis ceci: " In our opinion, the Shipping Federation adopts the proper approach by putting the question in the following terms: 'the cost of the pilotage services to the users thereof'."

et voici ce qui suit qui est plus important:

> "Indeed, what must be of public concern, is that no inflationary pressure of costs should, in the field of shipping, price our goods out of the world markets and unduly increase the cost of our imports. With that proposition, we assume that all responsible men will agree."

Est-ce que c'est une déclaration que la Fédération considère encore valide, aujourd'hui?

R Oui, certainement.

Q Vous considérez que le coût du pilotage peut affecter la circulation de marchandises du Canada à l'extérieur et de l'extérieur au Canada?

R Dans certains cas, oui; il faut bien s'entendre: Si vous avez un coût de pilotage qui se situe à plusieurs dollars la tonne, l'exportation ou l'importation, ce serait un facteur très important à considérer.



Q Maintenant, monsieur Bédard, je vous réfère à votre réponse au mémoire de la Dominion Marine Association de décembre le vingt (20), réponse qui est datée du douze (12) mai mil neuf cent soixante et un (1961), et je désire citer un extrait:

"The problem is one of safety and we respectfully submit that the introduction of the principle of the optional payment of pilotage dues (which in practice is equivalent to optional pilotage) completely disregards the safety requirements of contemporary shipping on the St. Lawrence River. The mere notion that the master of a ship should be left to himself to decide whether or not he should employ a pilot is completely out of relation with shipping conditions on restricted waters like those of the St. Lawrence River.

This point has been clearly set out by the Canadian Merchant Service Guild (Eastern Branch Division) which at its last annual general meeting, on March 22, 1961, adopted the following resolution, which was sent to the Minister of Transport:

"WHEREAS a brief has been submitted by the Dominion Marine Association to the Minister of Transport requesting exemption from the compulsory payment of pilotage dues on the St. Lawrence River;

WHEREAS the granting of such exemptions would constitute a serious threat to the security of navigation on the St. Lawrence River;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

WHEREAS such exemption would endanger not only shipping generally, but also the harbour installations and the communities living along the River shore;

WHEREAS such exemptions would increase the risk of accidents which might result in losses of life and damages amounting to millions of dollars;

WHEREAS the traffic on the St. Lawrence River has substantially increased;

WHEREAS the dimensions and speed of ships have also increased;

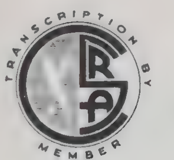
WHEREAS navigation by night has become more and more frequent;

WHEREAS the shipping season is becoming longer and longer on the St. Lawrence River;

WHEREAS this is no time for the relaxation of safety measures on the St. Lawrence River, but on the contrary these safety measures should be tightened;

WHEREAS it is appropriate for all those who have at heart the true welfare of shipping on the St. Lawrence River and of the communities living along the River shore to see to it that there should be no relaxation in the pilotage regulations on the River;

WHEREAS it is appropriate for all members of the


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Guild to show a strong sense of solidarity for the protection of their interests;

BE IT RESOLVED THAT

All masters and mates, members of the Canadian Merchant Service Guild (Eastern Branch Division) will categorically refuse to fulfill any of the functions which are now assumed by pilots, members of the Guild, in Montreal Harbour and below Montreal, on the St. Lawrence River."

Etiez-vous au courant de cette question qui a été soumise, apparemment à une assemblée du Guild, avant qu'elle ne soit soumise?

R Avant qu'elle ne soit soumise?

Q Oui.

R Quelle date, ça, monsieur? Est-ce qu'on dit la date de l'assemblée?

Q Il semble qu'elle aurait été tenue le 22 mars 1961.

R J'étais au courant lorsque ç'a passé. Est-ce que j'étais au courant avant que ça passe? Il est possible, oui, que j'étais au courant qu'une résolution de ce genre serait présentée.

Q Est-ce qu'il y a eu des communications entre le Guild et la Fédération, à ce moment-là?

R Non, le Guild et la Fédération n'ont pas eu de communication.

Q Absolument aucune?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Bien, voici, la Fédération n'est pas membre du Guild ni le Guild membre de la Fédération, quoique nos corporations-membres sont membres du Guild ainsi que de la Fédération.

Q Je comprends qu'un de vos membres ait pu rapporter au Guild ce qui se passait à la Fédération, mais ce que je veux savoir: Est-ce que la Fédération a communiqué avec le Guild, a demandé au Guild de faire front commun avec elle auprès du ministre des Transports pour cette question-là?

R Pour cette question-là, non, pas la Fédération comme telle; les membres ont pu le faire, mais pas la Fédération comme telle.

Q Est-ce qu'en aucun autre temps, la Fédération et le Guild se sont entendus pour faire front commun contre la demande des Armateurs, ou encore la proposition du ministre?

R Oui le Guild et la Fédération se sont rendus à Ottawa pour combattre la proposition du 4½%. C'est là une occasion qui me revient à la mémoire.

Q Est-cequ'il y a eu entente - vous dites qu'ils se sont entendus ensemble pour combattre le 4½% - mais est-ce qu'il y a eu entente à l'effet que les deux organismes se présenteraient devant le ministre et combattraient ça?

R ..... non, il n'y a pas eu d'entente entre .... comme telle, si je me rappelle bien, le Guild, a ce moment-là, avait son congrès à Montréal, quand la question du 4½% est venue sur le tapis, et 25% pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ceux du Nouveau Brunswick, et ceux qui étaient à l'assemblée du conseil d'administration , je crois, je peux vérifier, les administrateurs sont montés.

Q Les administrateurs de quoi?

R Des corporations-membres, et qui étaient délégués au Guild, sont montés avec le Guild, et je suis monté comme président de la Fédération pour faire des réclamations conjointes, en même temps que le Guild, auprès du ministre.

Si vous me dites la date, je peux vérifier s'il y a quelque chose dans le livre des minutes; c'est la manière que je peux savoir plus facilement.

Q J'aimerais savoir plus de dates que j'en sais, mais les documents, parfois, n'en donnent pas beaucoup. Dans l'exhibit 757, on réfère à une assemblée générale annuelle du vingt-deux (22) mars mil neuf cent soixante et un (1961). Ca, c'est la résolution que j'ai lue tout à l'heure. Maintenant, quant à la question du 4½% pour Québec et le 25% pour St-Jean Nouveau-Brunswick...

R C'était en 1962.

Q ... c'était en 1962, et cette question-là apparemment, aurait été soulevée en février ou mars 1962?

R .....

Q Suivant les pièces qui ont été déposées, pièce 760, la première référence que nous ayions au 4½% est du quinze (15) septembre mil neuf cent soixan-



te et un (1961), adressée au capitaine Rousseau par monsieur Baldwin, sous ministre.

R Les organismes, le Guild et la Fédération sont complètement indépendants l'un de l'autre, et je ne me rappelle pas qu'il y ait eu d'autres démarches conjointes que celle-là, qui ait été faite, du 4½%.

Q En rapport avec le 4½%, vous devez être au courant qu'il y a certains districts qui défraient partie ou la totalité du coût de l'administration à même les revenus de pilotage.

R Les districts qui sont sous l'égide directe du ministre des Transports ou de Commission?

Q Sous l'égide du ministre des Transports? Je crois que le district de Cornwall-Kingston défraie une partie...

R Oui, c'est exact.

Q Je crois qu'au début de votre témoignage, vous avez dit que les administrateurs de la Fédération n'avaient pas droit au remboursement de leurs tours?

R Les administrateurs de la Fédération n'ont pas droit, présentement, à des remboursements de tours; le président, vice-président et secrétaire ont droit à des remboursements de tours, excepté à d'autres occasions où ily aura une résolution du conseil d'administration.

Q Il faut une résolution du conseil d'administration pour qu'il y ait des remboursements de tours?



R Le président, le vice-président et le secrétaire sont autorisés par résolution, de se faire rembourser leurstours.

Q Et dans le cas des administrateurs, il faut une résolution spéciale?

R Oui, je le crois.

O Voulez-vous référer à votre règlement, s'il vous plaît?

R L'article 13 dit que la rémunération et remboursement de dépenses, les administrateurs peuvent recevoir toute rémunération ou autres avantages que détermine, de temps à autre, le conseil d'administration, par résolution, à moins que l'assemblée générale n'en décide autrement.

Q Est-ce que c'est une question qui a été soumise à l'assemblée générale?

R Quelle question?

Q Le remboursement de tours?

R Oui, certainement.

Q De quelle façon?

R Bien, par..... en acceptant les budgets, par exemple, à chaque année, lorsque des tours ont été alloués au président.

Q Vous parlez de bilan ou d'état financier?

R De bilan ou d'état financier, si vous voulez, qui est soumis à l'assemblée générale, et le bilan est accepté avec les tours qui apparaissent présentement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Alors, vous interprétez les mots "à moins que l'assemblée générale n'en décide autrement," comme une absence d'objection de la part des membres lorsque vous présentez les états financiers?

R Oui. Maintenant, les membres, aussi, s'ils ne désiraient pas que les officiers ou administrateurs aient un remboursement de tours, pourraient amener une résolution à l'assemblée générale pour changer ce règlement.

Q Vous avez fait d'assemblée générale qui incluait les membres délégués, les membres actifs, en octobre mil neuf cent soixante (1960) et en juin mil neuf cent soixante-trois (1963). Est-ce que c'est exact, ça?

R Les membres délégués.

Q Les membres délégués. Seulement les membres délégués, en octobre mil neuf cent soixante (1960) et en juin mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R C'est exact.

Q Maintenant, en avril mil neuf cent soixante-deux (1962), c'était une assemblée qui convoquait les membres délégués uniquement?

R C'est un congrès où les membres actifs et les membres délégués étaient présents.

Q Et quel est le rôle des membres actifs à un congrès?

R Purement consultatif.

Q Voulez-vous m'indiquer cette section des règlements où on donne un rôle consultatif aux mem-

bres actifs?

R .....

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Article 33.

R L'article 33: "Les membres actifs de la Fédération peuvent être réunis à l'occasion en congrès général, sur décision soit de l'assemblée générale, soit du conseil d'administration. Le congrès n'a qu'une fonction consultative. Il est autrement régi par les mêmes règles que l'assemblée générale des membres délégués."

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Lorsque cet article de votre règlement a été adopté, est-ce que vous n'aviez pas en vue la convocation d'assemblée qui permettrait un arrêt de travail?

R Ca ne m'était jamais venu à l'idée.

Q Pas avant mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Pas avant mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Est-ce que vous n'aviez pas entendu parler de ce stratagème avant avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, réellement, lorsque nous avons passé ce règlement-là, ça ne m'était pas venu à l'idée du



tout.

Q Et en mil neuf cent soixante (1960), est-ce qu'il n'y a pas eu des menaces de convocation d'assemblée?

R Oui, on peut avoir dit qu'on était pour appeler une assemblée, mais comme vous formulez votre question: Est-ce qu'on a fait ce règlement-là pour prévoir des arrêts de travail, ce n'est absolument pas ça.

Q Est-ce que lorsque cet article de votre règlement a été discuté, il a été question de la possibilité de convoquer l'assemblée qui équivaudrait en fait à un arrêt de travail?

R Certainement pas en ma présence, et ni à ma connaissance.

Q Est-ce que vous avez assisté à toutes les assemblées?

R Non; j'ai assisté aux assemblées qui ont eu lieu à Québec, mais pas aux autres.

Q Pas aux autres. A votre connaissance, c'est arrivé combien de fois que verbalement ou par écrit on ait fait part soit aux administrateurs, soit à l'autorité de pilotage, que si on n'obtenait pas telle chose, on convoquerait une assemblée générale?

R Bien, j'ai lu le mémoire de la Shipping Federation, et ça semble être très fréquent, à leur connaissance.

Q Un instant, je l'ai lu moi aussi, mais je voudrais savoir - avoir vos chiffres?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Eh bien, recommençons l'histoire en octobre mil neuf cent soixante (1960).
Q Avant ça?
R Avant ça, dans la circonscription de pilotage de Québec, je ne crois pas qu'il en ait été question.
Q Disons, depuis dix ans, depuis cinq ans?
R Enfin, je sais qu'il y en a peut-être eu par ouï-dire dans d'autres corporations, mais je ne veux pas répondre pour les autres, ça peut être pour du ouï-dire.
Alors, à Québec, si vous voulez, et depuis que je suis dans la Fédération, en octobre mil neuf cent soixante (1960) et en janvier..... en mil neuf cent soixante-deux (1962), en avril mil neuf cent soixante-deux (1962).
Q Lorsque le congrès a été convoqué, combien de membres se sont présentés à l'heure `a laquelle l'assemblée était convoquée?
R De membres du congrès à quel endroit?
Q Trois-Rivières, celui de mil neuf cent soixante-deux (1962), d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?
R Je ne pourrais dire exactement.
Q Est-ce que vous avez ces chiffres-là dans vos dossiers?
R Oui, ç'a été demandé par monsieur Brisset ce matin; ça n'a pas été relevé encore.

Q Je pense qu'il a demandé l'avis de convocation?

R Il a demandé le nombre de membres actifs qui ont assisté au congrès, à tous les congrès, depuis le début.

Q Maintenant, voulez-vous vous référer à votre livre des minutes et me dire combien de temps cette assemblée a duré?

R Le sept(7) avril, elle a débuté à 2:30 heures de l'après-midi et elle s'est terminée à 4:20 heures, c'est-à-dire qu'elle s'est terminée à 4:20 heures de l'après-midi.

Q Oui, et puis...

R Par après, il y en a eu une autre le onze (11) avril.

Q Et du sept (7) au onze (11), il n'y a pas eu de congrès, il n'y a rien eu?

R Il y a eu des assemblées de chaque corporation-membre. Les corporations-membres ont tenu des assemblées elles-mêmes, au niveau des corporations.

LE PRESIDENT:

Q A Trois-Rivières ou ailleurs?

R Je crois qu'une corporation, soit le St-Laurent Central, a tenu une assemblée à Trois-Rivières.

Q Et Québec?

R Et Québec à Québec. Maintenant, pour ces corporations-là, j'aimerais mieux qu'eux-

mêmes disent l'endroit, mais à ma connaissance, là...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je suis sûr qu'il y aurait moyen d'avoir ces détails-là.

LE PRESIDENT:
Je crois que le capitaine Rousseau a dit qu'elles avaient eu lieu à Québec. Ca appert déjà à la preuve.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Votre Seigneurie, j'aimerais cependant l'avoir, et avoir des heures d'assemblées, j'aimerais avoir les heures des autres assemblées; la loi et les règlements de pilotage disent qu'une personne n'est pas obligée de piloter si elle a des motifs raisonnables pour refuser.

LE PRESIDENT:
Allez, continuez, je ne voulais pas interrompre.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous pourriez obtenir cette information-là? Vous êtes président de la Fédération,

vous avez tous vos groupements sous vous?

R Les présidents sont ici, s'ils veulent en prendre note.

Q Des dates et les heures des assemblées qui ont été convoquées dans la période critique.

LE PRESIDENT:

Je crois que cette information-là devra être obtenue des représentants des diverses corporations concernées. Alors, le capitaine Rousseau va être ré-entendu dans quelques minutes, vous lui poserez la question, je pense bien, à moins qu'il veule donner le consentement, parce que je pense bien que monsieur Bédard, d'après ses records, ne peut pas savoir à quelle date et à quelle heure Kingston a tenu son assemblée.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Sur cette question-là, je suis bien prêt à accepter un document préparé par mon confrère, donnant les heures et les dates des assemblées pour chaque corporation de pilote, dans la période critique.

R Bien, onze (11) avril, l'assemblée a

débuté à 2:55 heures de l'après-midi et s'est terminée à 10:00 heures du soir.

Q Maintenant, vous référez à vos records, et voulez-vous nous lire le texte de la résolution qui convoquait un congrès général, la décision du bureau d'administration de convoquer...

R J'ai déjà lu ça pour le record.

Q Je voudrais que vous le relisiez, s'il vous plaît?

R "Sur proposition de monsieur J. Léon Pouliot, secondée par monsieur André Pérusse, il est décidé à l'unanimité qu'étant donné l'attitude complètement négative du ministère des Transports à cet égard, et on réfère aux négociations d'hiver et à la lettre de monsieur Alan Cumyn, que le conseil d'administration de la Fédération prenne tous les moyens nécessaires pour faire modifier l'attitude de l'autorité de pilotage."

Q Alors, ça, c'est la décision du bureau de direction?

R Ca, c'est la décision des membres délégués àl'assemblée générale le quinze (15) mars mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Autorisant le bureau de direction à agir?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous avez les minutes du bureau de direction dans votre livre des minutes?

R Oui.

Q Est-ce que le bureau de direction a autorisé une résolution quelconque concernant l'assemblée d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R ..... voici, le trois (3) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), article 9, l'assemblée des membres du conseil d'administration de la Fédération, il est unanimement résolu de convoquer une assemblée générale spéciale pour tous les membres actifs de la Fédération, soit un congrès, pour vendredi le six (6) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), à 2:30 heures de l'après-midi au Club Radisson, à Trois-Rivières.

Q C'est à quelle date, ça? Le trois (3)?

R Le trois (3) avril mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Il y avait combien de directeurs présents à l'assemblée?

R Ils étaient tous présents à l'assemblée.

Q Et la convocation a été faite par télégramme, je crois?

R Je crois que la convocation, si je me rappelle bien, a été faite par les corporations-membres qui sont - qui ont avisé chacun des membres.

Q Ca n'a pas été fait par votre bureau de direction?

R Non, je ne crois pas.

Q Est-ce que vous auriez la copie du

télégramme que vous avez reçu vous convoquant à l'assemblée?

R Non.

Q Vous n'en avez pas reçu ?

R Je ne crois pas.

Q Alors, on va demander à monsieur Rousseau de nous donner copie du télégramme.

LE PRESIDENT:

Le témoin n'a pas dit qu'il en avait reçu.

LE TEMOIN:

R Non, j'ai dit: Je ne crois pas.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je vais demander à monsieur Rousseau, lorsqu'il comparaîtra, de nous fournir copie de télégramme convoquant ses membres pour l'assemblée du six (6).

R Ca peut avoir été fait par téléphone, et ça peut a voir été fait verbalement.

Q Je crois qu'il y a eu un télégramme?

R Peut-être.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Afin qu'il n'y ait aucun malentendu au cours de la lecture de la transcription de la preuve, Votre Seigneurie, je désire lire un extrait d'un mémoire qui a été soumis par l'Association des Pilotes de Québec au ministre le quatre (4) avril mil neuf cent soixante (1960), page 5, qui se lit comme suit:

"It was gratifying, however, to receive Mr. Alan Cumyn's telegram of March 30, 1960 officially advising the president of the Pilots' Association that the Pilotage Authority had decided to establish immediately a system of graded pilots."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Monsieur Bédard, vous avez expédié, le quatre (4) avril, un télégramme à l'Honorable Léon Balcer, qui se lit comme suit:

"Mesures appropriées ont été prises pour éviter danger à sécurité maritime et aux communautés riveraines," il s'agit évidemment de l'arrêt de travail des pilotes.

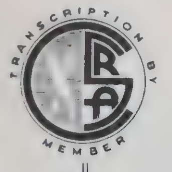
Vous nous avez dit que ces mesures consistaient en des instructions que vous avez données à vos membres à l'effet de continuer à piloter leur navire si au moment de l'heure choisie ils étaient à bord. Est-ce qu'il y a eu d'autres mesures qui ont été prises?

R Oui, nous avons aussi envoyé des télégrammes aux navires en provenance du golfe, ou d'océaniques qui étaient à l'est des Escoumains, pour les aviser de la situation.

Q Je vous lis ici, appendice 73 du mémoire des armateurs, page 223, et voulez-vous me dire si c'est le document que vous avez envoyé, et je cite:

"No licensed pilot available on St Law rence River from Escoumains to Kingston. Stop No buoy in position. Stop And in view of latest groundings and harbour damages by ships navigating without licensed pilot we advise you find safe anchorage east of Escoumains until further notice."

Est-ce que c'est bien le télégramme


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que vous avez envoyé?

R C'est bien ça.

Q Est-ce que vous avez la liste des navires auxquels vous avez envoyé ce télégramme?

R Non.

Q Est-ce que c'était un télégramme qui a été envoyé en général, ou à tous les navires qui auraient été sur les airs, avec l'espoir que les navires qui sont dans la région le reçoivent?

R C'a été envoyé à tous les navires, aux navires mêmes dont nous avions connaissance qui étaient en remontant le fleuve St-Laurent, à l'est des Escoumains.

Q Mais vous n'avez pas conservé copie du nom des navires auxquels vous avez envoyé votre télégramme?

R Non.

Q C'a été envoyé par l'entremise de quelle compagnie?

R Ah, vous pouvez le voir sur le télégramme qui est reproduit là; c'est soit Canadien National ou Canadien Pacifique. C'a été envoyé par le bureau d'une de ces deux compagnies.

Q Pouvez-vous les retraçer?

R Je ferai mon possible.

Q Celui qui est cité ici est adressé directement au master Emma Johanna, qui est un navire allemand qui a en fait remonté le fleuve?

R .....


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



Q Est-ce que vous croyez que la Fédération des Pilotes avait l'autorité nécessaire pour envoyer ce télégramme-là?

R Je crois que n'importe qui peut envoyer un télégramme à un navire ou à un capitaine, le mettant au courant de la chose, et lui faisant une suggestion. Je ne vois pas qu'est-ce qui aurait pu nous empêcher, légalement; au contraire, je crois que moi-même, si j'avais été commandant d'un navire, j'aurais été bien heureux d'être avisé de la chose, comme telle.

Q En envoyant ce télégramme, serait-il exact de dire que vous expériez que les navires se mettent au mouillage aux Escoumains, sans exception?

R Bien, le commandant était avisé de la situation, et il y avait certainement plus de chance qu'il aille au mouillage que s'il n'était pas avisé de la situation, comme telle.

Q En fait, quel était le but de votre télégramme?

R Un but de sécurité, premièrement.

Q Uniquement?

R Non, pas uniquement.

Q Alors, deuxièmement?

R Deuxièmement, c'est que le navire ne remonte pas, en connaissance du danger, qu'il aille à l'ancre et qu'il reste là.

Q Est-ce que ce n'est pas plutôt exact de dire que le navire ne remonte pas, point?

R Que le navire ne remonte pas, point,

mais aussi le but de sécurité; si on met de côté la sécurité, c'est que le navire ne remonte pas.

Q Le but de votre télégramme, en fait, est-ce que ce n'était pas d'empecher les navires de remonter le fleuve?

R Il n'y a rien dans le télégramme qui dit au navire de ne pas remonter le fleuve.

Q Le but de votre télégramme n'était-il pas...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le témoin a déjà répondu à cette question en donnant deux raisons.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Le témoin n'a pas encore répondu.

LE PRESIDENT:
QUESTION PERMISE.

LE TEMOIN:

R Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

(La question précédente est relue par le sténographe).

LE TEMOIN:

R Non, un télégramme comme ça ne peut pas empecher les navires de remonter le fleuve, certaine-

ment pas.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que le but de votre télégramme n'était pas de convaincre les navires de ne pas - les capitaines de navires de ne pas remonter le fleuve?

R Ah bon, oui.

Q On finit par s'entendre?

R .....

Q Vous référez à des accidents. Vous dites: "in view of latest groundings and harbour damages." Au moment où vous avez envoyé ce télégramme-là, voulez-vous nous faire part des navires qui s'étaient échoués et des dommages qui avaient été alors causés aux installations portuaires?

R Vous aviez le navire Eskimo qui s'était échoué, et le navire Consuelo qui avait fait des dommages aux câbles téléphoniques à Québec.

Q Est-ce que vous avez fait enquête avant d'envoyer le télégramme, sur les causes de l'accident du Consuelo?

R Non. Nous avons fait enquête si ces évènements étaient réellement arrivés, mais de là à enquêter sur les causes de l'accident, non.

Q Alors, au moment où vous avez envoyé le télégramme, vous ne saviez pas la cause de l'accident du Consuelo.

R Bien, une des causes, c'est qu'il n'y avait pas de pilote à bord, mais seulement, de là, à aller


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

faire une enquête ...

Q Vous présumiez?

R Oui, nous présumions.

Q Est-ce que vous avez fait - est-ce que vous aviez fait enquête sur l'incident du Eskimo, avant d'envoyer le télégramme?

R Nous avions fait enquête pour constater qu'il y avait eu un échouement.

Q Est-ce que vous aviez alors fait enquête sur les causes de l'échouement?

R Non.

Q Est-ce que c'était les deux seuls cas que vous aviez à ce moment-là?

R C'était les deux seuls cas que nous connaissions à ce moment-là.

Q Que vous connaissiez à ce moment-là?

R Oui.

Q Et à quelle date votre télégramme - vos télégrammes ont-ils été envoyés?

R Bien, vous avez la réponse devant vous.

Q J'ai ici: 9 avril 1962. C'est un télégramme qui est adressé au master of Anna Johanna?

R En autant que je le sache, les télégrammes ont débuté probablement le six (6) avril, dès le début de l'arrêt de travail.

Q Le six (6) avril, et le Eskimo s'était échoué quand?

R Le huit (8) avril.

Q Est-ce que vous auriez des copies des télégrammes que vous avez envoyés le six (6) avril?
R Je ne crois pas.
Q Vous pourrez retraçer le texte des télégrammes que vous avez envoyés, je crois, par les compagnies qui les ont envoyés. Est-ce que, le six (6) avril, l'accident du Consuelo avait eu lieu?
R Non, je ne crois pas.
Q Quand l'accident est-il arrivé?
R Je ne me rappelle pas exactement; probablement à peu près à la même date que l'autre, le huit (8), quelque chose comme ça.
Q Vous avez référé, au cours de votre témoignage, à un refus total de la part des Armateurs de négocier. Si je vous réfère aux pièces 656, 660 et 661, il me semble que le refus des Armateurs était de négocier à moins qu'il y ait négociation sur le principe de l'objectif du salaire des pilotes?
R Enfin, lors de l'arrêt de travail, le ministre nous a expédié un télégramme qui a été déposé, disant que les Armateurs étaient prêts à négocier en autant que les pilotes recommençeraient à travailler; autrement dit, il fallait recommençer à travailler avant de négocier.
Q Mais antérieurement?
R Je crois que c'est le texte du télégramme.
Q Mais antérieurement?
R Antérieurement à ça, on était prêt à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

négocier des questions de revenu aux pilotes, seulement si les pilotes acceptaient de négocier selon un minimum et un plafonnement à leur revenu.

Q Alors, ce n'était pas un refus total de négocier?

R Par un arrêt de travail, c'est un refus total, tant que les pilotes ne retournaient pas travailler. Enfin, on a..... l'arrêt de travail a débuté le six (6), nous avons expédié le télégramme aux membres le quatre (4), et ça n'a été qu'au huit (8) avril que le ministère fasse quelque chose pour entrer en négociation avec les pilotes; il s'est écoulé quatre jours où absolument rien ne s'est produit.

Q Je regrette de revenir toujours un peu en arrière, toujours au sujet des pilotes étrangers: Comment saviez-vous qu'il y avait des pilotes étrangers, des pilotes américains qui faisaient du pilotage dans les eaux canadiennes?

R Parce que ça nous était rapporté par des pilotes qui pouvaient...

Q Des pilotes canadiens ou américains?

R Des pilotes canadiens, des pilotes de la circonscription de Cornwall-Kingston ou Montréal-Kingston.

Q On vous a rapporté quoi?

R Que ces pilotes-là étaient à bord des navires, qu'ils pilotaient dans les eaux canadiennes.

Q Quelles preuves avaient-ils que ces gens-là pilotaient?



R Ils pouvaient les entendre, entre autre, par radio-téléphone.

Q Pardon?

R Ils pouvaient les entendre par radio-téléphone, communiquer avec différents navires, occasionnellement, on en a vu embarquer et débarquer des navires.

Q Oui.

R Et lorsque ceci était le fait, nous étions mis au courant, la Fédération, et le ministère recevait soit un télégramme, soit une lettre de la Corporation des Pilotes concernée, avisant le ministère de ce fait.

Q Vous souvenez-vous d'avoir avisé le ministère que vos pilotes avaient surpris des conversations téléphoniques de pilotes américains?

R La Fédération ne l'a pas fait, non.

Q La Fédération ne l'a pas fait?

R Non.

Q Quant aux négociations sur le pilotage d'hiver, est-ce que je devrais diriger mes questions à monsieur Rousseau plutôt qu'à vous?

R Si c'est des questions au point de vue des corporations-membres, oui.

Q Vous nous avez dit que les administrateurs de la Fédération étaient choisis par les membres délégués d'une corporation?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous êtes au courant de la

procédure suivie pour faire ce choix-là?

R Pour faire le choix des membres délégués?

Q Non, pour faire le choix des administrateurs de la Fédération, parmi les membres délégués?

R Oui, je suis au courant.

Q Quelles procédures suivez-vous?

R Les administrateurs de la Corporation concernée se rencontrent et proposent parmi eux ou désignent..... ils proposent parmi eux les deux administrateurs. Et si c'est à l'unanimité, ils sont nommés. S'il y a plus de deux noms de proposés, il y a élection.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que ceci est prévu par les règlements?

R Il faudrait que je consulte...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Voici, Votre Seigneurie, je pense que le témoin fait fausse route; il donne la procédure à suivre pour nommer les délégués.

LE PRESIDENT:
C'est justement pourquoi je lui fais montrer le numéro du règlement, désigner le numéro de règlement; comme ça, on va voir s'il fait fausse route ou non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE TEMOIN:

R Je veux dire: désigner les deux administrateurs, les dlégués se réunissent et désignent deux administrateurs. - Les délégués se réunissent et désignent deux administrateurs et choisissent parmi eux les deux administrateurs qui vont représenter cette Corporation à la Fédération.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Oui, article 9 de vos règlements?

R C'est ça.

Q Voulez-vous lire cet article, s'il vous plaît?

R La mise en candidature et l'élection des administrateurs se font à l'assemblée générale annuelle. Les deux administrateurs à choisir dans chaque groupement-membre sont mis en candidature et sont élus exclusivement par les membres délégués de leur propre groupement membre.

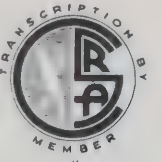
Q Maintenant, est-ce qu'il y a une procédure de mise en candidature et d'élection prévue pour cette élection-là?

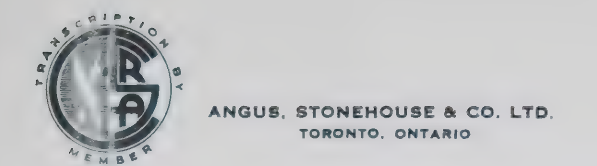
R Non.

Q Il n'y en a pas. En pratique, est-ce que vous avez eu l'occasion d'assister à ces élections?

R Oui.

Q Comment a-t-on procédé à ce moment-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



là?

R Bien, on a procédé ..... c'est que parmi les membres délégués, un délégué suggère que monsieur X soit administrateur, et...

LE PRESIDENT:

Q Excusez, vous êtes de la Corporation de Québec?

R Oui.

Q Alors, combien avez-vous de membres délégués? 15?

R 8.

Q De membres délégués? Deux par dix?

R Un par dix pilotes.

Q Ca fait huit?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, les huit se réunissent, et là on élit deux administrateurs?

R C'est ça.

Q Il n'y a pas de procédure prévue dans aucun règlement pour cette élection-là?

R Non. Ce que je vous disais, c'est ce qui se fait en pratique.

Q Est-ce qu'il a déjà été question, à la Fédération, de préparer à chaque année des prévisions budgétaires?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Qui donnent les dépenses qui seront encourues durant l'année?

R C'est exact.

Q Quand est-ce que c'estpréparé, ces prévisions budgétaires?

R C'est préparé par le conseil d'administration, avant l'assemblée générale.

Q Est-ce que c'est présenté à l'assemblée générale?

R C'est présenté au conseil d'administration, à cette assemblée-là; le conseil d'administration fait ses commentaires dessus, fait des corrections, il en discute, et par après, c'est présenté à l'assemblée générale.

Q Et ça contient quoi, vos prévisions budgétaires? Ca couvre quoi?

R C'est déposé dansune chemise qui est remise à tous les membres délégués.

Q Pièce 752.

R J'ai ici devant moi les prévisions des recettes et des dépenses pour mil neuf cent soixante-trois (1963), et les prévisions que nous avions faites étaient une cotisation annuelle, pour mil neuf cent soixante (1960), basée sur 270 membres.

Q Maintenant, est-ce que vous avez vos prévisions budgétaires pour mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui, j'ai ça avec moi, ici.

Q Voulez-vous, en vous référant à la

pièce 759, qui contient les états financiers de mil neuf cent soixante-deux (1962), arrêtés au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), comparer avec vos estimés budgétaires pour mil neuf cent soixante-deux (1962)? Maintenant, est-ce qu'au moment de la préparation de vos estimés budgétaires, vous saviez que la Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage était créée et serait appelée à siéger?

R Non..... en mil neuf cent soixante-deux (1962), pardon..... quand est-ce que la Commission a été appointée, déjà.....?

Q Le premier (1er) novembre mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, nous ne le savions pas.

Q Alors, je ne vous demanderai pas de comparer vos dépenses, parce que je crois que ce ne serait pas juste.

R Pour mil neuf cent soixante-deux (1962), oui.

Q Excusez-moi, c'est mil neuf cent soixante-trois (1963). En regard de chacun des postes, voulez-vous faire les comparaisons? Vos prévisions budgétaires pour les dépenses des administrateurs, hôtel et repas étaient de $960.00, tandis qu'elles ont été en réalité de $2,320.00?

R C'est exact; je peux lire les mêmes totaux.

Q Oui, et voulez-vous nous donner des explications sur les raisons qui ont provoqué cet excédent?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Les dépenses totales prévues pour administrateurs, hôtel, repas, transport, frais de représentation, remplacement de tours étaient prévues au montant de $1,940.00; les dépenses à ce poste ont été de $3,687.90.

Q Qu'est-ce qui aurait provoqué une telle dépense entre les deux chiffres?

R Les assemblées ont été plus fréquentes que prévues, et sans doute, en mil neuf cent soixante-deux (1962), il y a eu l'arrêt de travail qui a occasionné plus de dépenses de voyagement, et ainsi de suite.

Q Maintenant, voulez-vous passer à l'item: Président.

R L'item: Président prévoit: Allocations, frais, transport, frais, représentation et remboursement de tours. Le montant prévu était de $ 4,800.00, et les dépenses se sont élevées à $5,984.52.

Q Et quelle est la raison de la différence?

R En grande partie, la même raison que j'ai donnée tout à l'heure.

Q Maintenant, quant aux frais généraux d'administration?

R Ceci comprend: Loyer de locaux, salaires, secrétariat, salaires, téléphone, télégramme, timbres, papeterie, impression, entretien bureau, publicité divers,petite caisse, équipement. Le montant prévu de dépenses, $4,000.00; dépenses réelles $4,721.09.

Q Et l'item: Frais des conseillers?

R Frais des conseillers, nous avions prévu $6,250.00, et nos frais de conseillers et de vérificateurs, nous avons dépensé $8,774.75.

Q Voulez-vous nous dire la raison de l'écart entre les deux chiffres?

R L'écart n'est pas tellement grand entre les deux chiffres - les évènements imprévus.

Q De combien est l'écart?

R $2,600.00. Les frais, avec les conseillers, vous savez, les écarts peuvent monter facilement.

Q C'est moins important, cet écart-là, que $1,000.00 par pilote quand les pilotes spéciaux ont été abolis?

R Le montant est moins fort, certainement.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahoney.)

ADVENANT 5:20 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 76

DATE: 9 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 76 - Page 3,642 à 3,781

SEANCE DU 9 OCTOBRE 1963 - TEXTE FRANCAIS.



I N D E X

SEANCE DU 9 OCTOBRE 1963.



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENVICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Le neuvième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ANDRE-CLAUDE-BERNARD BEDARD -
TEMOIGNAGE CONTINUE -

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Bédard, en réponse à une question de Me Mahoney au sujet d'ajustement des revenus pour compenser pour le $65,000.00 payé aux pilotes spéciaux, vous avez mentionné qu'il y avait des navires côtiers qui employaient des pilotes spéciaux. Voulez-vous nous dire si ces navires côtiers étaient - si les propriétaires de ces navires côtiers étaient membres de la Dominion Marine Association?

R Il faudrait que je regarde leur liste, monsieur Langlois, pour être certain.

Q Est-ce que vous avez cette liste?



R Non.

Q Maintenant, est-ce que la Dominion Marine Association vous a jamais fait savoir qu'elle n'était pas opposée à l'ajustement des revenus pour compenser pour cette perte?

R Non.

Q Est-ce que la Dominion Marine Association vous a déjà fait savoir qu'elle s'opposait à l'application d'une partie des revenus des pilotes aux fins d'administration du service de pilotage au Canada?

R Non.

Q Maintenant, j'en arrive à l'arrêt de travail d'avril de mil neuf cent soixante-deux (1962). Durant cet arrêt de travail, est-ce qu'il aurait été autrement possible pour les navires de remonter le fleuve jusqu'à Montréal, à cause des conditions climatériques, surtout des conditions de glace durant cette période?

R Bien, ç'aurait été excessivement difficile, de toute manière, pour les navires de remonter le fleuve, même avec des pilotes brevetés à cette époque de l'année, spécialement de Québec à Montréal, pour la bonne raison que c'est la période de l'année où les battures lèvent, et où il descend énormément de glace, et même, à ce temps-là de l'année, on voit un grand nombre de navires qui s'immobilisent à Québec et à Trois-Rivières pour laisser descendre ces battures; et ça arrive généralement en même temps que la période où l'arrêt de travail a eu lieu, en mil neuf cent soixante-



deux (1962).

Q C'est ce qu'on appelle: La débâcle du fleuve entre Québec et Montréal?

R C'est exact.

Q Durant combien de temps dure normalement cette débâcle?

R Ah, je dirais: Quatre ou cinq jours, des fois une semaine. Ca peut varier. Monsieur Tremblay ou monsieur Hamelin qui sont des pilotes de la circonscription pourront vous le dire plus exactement.

Q Et en mil neuf cent soixante-deux (1962), cette période de la débâcle a coïncidé avec la période de l'arrêt de travail?

R Si je me rappelle bien, oui.

Q Maintenant, à une question de Me Brisset, vous avez déclaré que lorsque vous avez été élu président de la Fédération, vous avez cessé d'occuper vos fonctions comme administrateur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R C'est exact.

Q Mon confrère, Me Brisset, vous a demandé, si je me rappelle bien, si ça signifiait que le candidat concerné, l'officier concerné, devait se divorçer de ses intérêts comme membre de la Corporation à laquelle il appartient. N'est-il pas exact de dire que vous vouliez justement donner une preuve de ce divorce lorsque vous avez résigné de vos fonctions comme administrateur de la Corporation de Québec?

R Oui.

Q Maintenant, il a été question de la lettre écrite en mil neuf cent soixante et un (1961), par l'autorité de pilotage au président de votre corporation, concernant l'à propos d'affecter 4½% des revenus du pilotage de la circonscription de pilotage de Québec aux fins d'administration du pilotage. Est-ce qu'il est à votre connaissance qu'en outre les pilotes de la circonscription de pilotage de Québec, vous avez mentionné ceux de St-Jean Nouveau Brunswick, une proposition semblable avait été faite à d'autres circonscriptions de pilotage au Canada?

R A un moment donné, un officier supérieur de ministère des Transports nous a déclaré à Ottawa que la circonscription de Vancouver devait avoir une lettre au même effet, réclamant une partie du pourcentage de leur revenu pour être affectée aux frais d'administration; mais cet officier supérieur nous a dit que ses supérieurs à lui-même avaient finalement changé d'avis et que cette lettre n'avait pas été envoyée aux pilotes de la côte ouest.

Q N'est-il pas exact de dire, monsieur Bédard, que les pilotes de la côte du Pacifique, qu'on appelle les British Columbia District Pilots, et les pilotes de la rivière Fraser, de New Westminster Pilotage District se sont joints aux pilotes du St-Laurent pour protester contre cette nouvelle politique proposée par le ministère?

R Très énergiquement.

Q Est-ce que cette période de mil neuf

cent soixante-deux (1962), c'est-à-dire en février mil neuf cent soixante-deux (1962), plus précisément, vous étiez vous-même membre du Canadian Merchant Service Guild Incorporated?

R Oui.

Q Est-ce que vous étiez membre du comité national des pilotes de cet organisme?

R Non.

Q Vous rappelez-vous qui étaient les représentants de votre district sur ce comité?

R Du district de Québec?

Q Ici à Québec?

R Si je me rappelle bien, c'était monsieur Gaston Rousseau et monsieur Michel Dussault, je crois.

Q Michel Dussault et Gaston Rousseau?

R Oui.

Q Voulez-vous expliquer à la Commission, monsieur Bédar à l'effet de savoir si ce sont les membres individuels, les pilotes individuels qui, comme individus de votre district, font partie de la Canadian Merchant Service Guild, ou si ce sont les représentants de votre Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Chaque membre individuellement est membre du Guild.

Q Est-ce qu'il est absolument nécessaire d'être membre de votre Corporation pour être membre du Guild?

Q Non, pas du tout



Q Est-ce qu'il n'est pas exact de dire que dans certaines circonscriptions de pilotage, tous les pilotes licenciés ne font pas nécessairement partie du Guild?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'en votre qualité de membre du Canadian Merchant Service Guild, vous avez déjà assisté aux assemblées annuelles de cet organisme, et je veux préciser ici, je veux référer à ce qu'on appelle le annual general meeting of Canadian Merchant Service Guild?

R Oui, une fois, j'ai assisté pour quelques minutes à un "meeting".

Q Voulez-vous dire à la Commission quels sont les délégués des différents groupes représentés à ces congrès annuels du Guild?

R Bien, je ne me rappelle pas qu'il y ait divers groupes représentés; je crois que c'était les capitaines, officiers et pilotes qui sont là, mais s'il y en a divers groupes de représentés, je ne me rappelle pas.

Q C'est justement ce que je voulais savoir: Il ne s'agit pas d'une réunion seulement de pilotes?

R Non.

Q Il s'agit d'une réunion de pilotes, capitaines et maîtres de navires?

R C'est ça, mais je ne me rappelle pas qu'il y ait de membres délégués ou de ce genre-là.



Q Est-ce que les invitations d'assister à ces congrès annuels sont envoyées des délégués ou à tous les membres du Guild?

R C'est envoyé par bulletins ou lettres circulaires avisant tous les membres qu'il y a une assemblée.

(Discussion en anglais, Me Jacques, le Président).

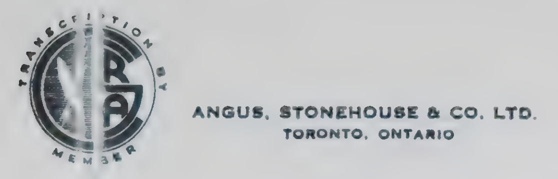
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: A tout évènement, c'était mon intention, Votre Seigneurie, de faire venir un officier du Guild pour témoigner sur ce point soulevé par mon confrère.

Q Maintenant, monsieur Bédard, il a été question de salaire revisé ou de salaire prévu ou de salaire qu'on a appelé "target revenue" ou "income"; on n'a pas employé le mot "salaire" - "target income". Est-ce qu'on vous a jamais laissé entendre ce qu'on voulait réellement dire par cette expression: "target income"?

R Bien, c'était une limitation des revenus, en somme, d'un minimum et d'un plafonnement.

Q Est-ce que en parlant de ce "target income,"on voulait également garantir un revenu minimum?

R Oui, il en a été question. Je dois



dire là-dessus que des propositions strictement concrètes, de la part des Armateurs, donnant des chiffres et garantissant par écrit quelque chose de minimum, n'a pas été fait. C'est quelque chose qui a été suggéré d'être mis à l'étude par différentes parties.

Q Est-ce que dans votre opinion, monsieur Bédard, lorsqu'on parlait de "target income", on ne voulait pas référer plutôt à une autre approche qui a été faite auprès de certains pilotes, de les faire devenir des employés de la Couronne, ce qu'on appelle "prevailing rate employees"?

R Je crois que ce n'était pas l'intention de les mettre, par ce "target income", si vous voulez, employés de la Couronne, mais on peut dire que les effets en était peut-être, en partie toujours, les mêmes.

Q Maintenant, hier, en réponse à une question de Me Jacques - je ne veux pas insinuer que mon savant confrère voulait vous suggérer une réponse, mais vous avez répondu dans l'affirmative à une question qui se lisait à peu près comme suit, en parlant des messages que vous aviez envoyés àcertains navires qui étaient à l'est des Escoumains, avant le déclenchement de l'arrêt de travail, et mon savant confrèr, si je me rappelle bien, aurait dit: "Est-ce que vous vouliez contraindre ainsi les bateaux à ne pas remonter le fleuve." Est-ce que votre réponse négative avait trait à ce mot "contraint"? Cette expression "contraindre les navires"?



R Si monsieur Jacques a posé la question de ce genre exactement, je crois que la phraséologie devait être un petit peu différente.

De toute manière, il n'était pas question de contraindre les navires. Mais en lisant le texte, on a vu que c'était une formule et une suggestion au commandant. Nous n'étions absolument pas capables de contraindre.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, si on veut chercher querelle à mes questions en en choisissant un mot, que l'on lise la transcription des notes.

LE PRESIDENT:
Je crois que ce n'est pas nécessaire.

Me LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Dans le temps, Votre Seigneurie, je n'ai pas voulu interrompre mon confrère en m'opposant; j'ai attendu à la transquestion; je savais que j'aurais l'opportunité de transquestionner sur ce point.

LE PRESIDENT:
Très bien.



Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Mais n'est-il pas plus exact de dire que vous vouliez persuader, en avisant les capitaines de navires de ne pas remonter le fleuve, à cette période de l'année, sans pilote?

R Nous avisions le commandant de la situation sur le fleuve, telle qu'elle était, et nous suggérions que pour la sécurité du navire, c'était mieux d'ancrer à l'est des Escoumains.

Q Maintenant, je pense à cette partie de la transquestion de mon confrère Me Mahoney, lorsqu'il a été question de l'attitude du Dominion Marine Association concernant le projet de loi C-98. Est-ce qu'il est à votre connaissance que la Dominion Marine Association a fait valoir le point de vue exposé hier par mon savant confrère lorsque ce projet de loi est venu devant la Chambre?

R Non, pas à ma connaissance.

Q C'est tout pour les questions, et je viens de recevoir une note de mon confrère qui dit qu'il a employé l'expression "convaincre" au lieu de "contraindre". Si j'ai mal compris, je m'excuse.

LE PRESIDENT:
Après plusieurs questions, je crois que la dernière qui a été posée, c'était "convaincre".

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Qu'il plaise à la Cour, j'avais réservé mon contre-interrogatoire en regard des évènements de mil neuf cent soixante-deux (1962), mais en relisant mes notes, Votre Seigneurie, je constate qu'il y a eu référence à une lettre adressée par monsieur Bédard à monsieur Cumyn, le six (6) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), lettre qui n'a pas été produite, à moins que mes notes soient incorrectes, et je demanderais la production de cette lettre pour être annexée à l'exhibit de la correspondance échangée.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je pense que mon confrère est dans l'erreur; la lettre du six (6) mars à monsieur Alan Cumyn est de moi-même, et elle est produite comme partie de la pièce 761.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Il n'y en a pas eu de monsieur Bédard?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:



Pas à ma connaissance.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Je retire ma demande, Votre Seigneurie.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q J'aimerais soulever avec vous, monsieur Bédard, un certain nombre de points qui ont été soulevés dans le contre-interrogatoire de mes confrères. Tout d'abord, je crois que mon confrère monsieur Mahoney vous a demandé s'il avait jamais été question d'aides à la navigation lors de réunions avec - de réunions conjointes avec les Armateurs et les représentants de l'autorité de pilotage, et il avait laissé entendre que les seules questions discutées étaient des questions d'ordre tarifaire, lors de ces réunions.

Sans vous lier de quelque façon au texte même du rapport produit comme annexe 61 du mémoire de la Shipping Federation of Canada, Volume II, page 178, étant donné qu'il semble que ce soit un rapport - en fait, c'est un rapport non signé, mais il y a une présomption qu'il a été préparé par les officiers du ministère - sauriez-vous me dire s'il a été question, si vous prenez connaissance de ce rapport, s'il a été question d'autres sujets que des questions d'ordre tarifaire, lors de cette rencontre de janvier mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui.

Q Pourriez-vous en relever quelques unes, lors de cette rencontre?

R On demande première là-dessus qu'un temps - qu'un délai plus long soit donné par les compagnies maritimes aux pilotes lorsque ceux-ci sont ordonnés pour aller à bord des navires.

Q Excusez-moi - en toute justice pour mon confrère monsieur Mahoney, je dois ajouter qu'il a dit: Non seulement la question tarifaire, mais: Amélioration des conditions de travail des pilotes, et il n'était pas question d'aides à la navigation?

R Ceci serait discutable, si c'est une amélioration de conditions de travail, ou si c'est pour être certain que le bateau va avoir un pilote, si le bateau demande le pilote quinze minutes avant le départ, il peut y avoir certainement un retard au départ du navire.

C'est plutôt d'aides à la navigation, et peut-être aussi conditions de travail, ça dépend comment on le prend; ça peut être pris des deux manières.

Maintenant, on a aussi demandé que des échelles de coupée, "accommodation ladders" soient mises à la disposition pour le changement de pilotes et l'embarquement de pilotes à Les Escoumains, Québec, Trois-Rivières et Kingston.

Dans la circonscription de Montréal, on a parlé des aides à la navigation, entre autres les bouées qui étaient éteintes fréquemment et ne recevaient pas une attention immédiate pour qu'elles soient rallumées ou remises en position. Les pilotes de la circonscription de Cornwall et de Kingston ont fait des remarques à cet effet, spécialement pour la région du Lac St-Louis et près du pont Prescott, où le pouvoir n'était pas suffisant, le pouvoir électrique.

Aussi, dans le port de Montréal, on a souligné que des dragueurs, "dredges" changeaient de position assez fréquemment sans en donner d'avis, et que ceci représentait un danger à la navigation.

Q Maintenant, pourriez-vous me dire s'il y avait des demandes d'augmentation de tarifs, lors de cette réunion de janvier mil neuf cent soixante et un (1961), à part les demandes affectant le port de Montréal, et qui, si je comprends bien, étaient la continuation - la mise en application de la promesse du ministre en octobre d'augmenter le tarif des pilotes du port de Montréal?

R C'est exact, le port de Montréal était déjà, depuis le mois d'octobre, en négociations pour une augmentation de tarifs et on avait déjà fait beaucoup d'ouvrage à ce sujet-là.

Il y a une autre circonscription, à cette assemblée, qui avait demandé une augmentation dans les tarifs, soit la circonscription de Cornwall, je



crois.

Q Je pense que ça apparaît à l'avant dernier paragraphe du rapport?

R C'est ça.

Q Quant aux autres circonscriptions, il semble que la discussion a porté, non pas sur une augmentation de tarif, mais sur l'évaluation des dépenses individuelles des pilotes telles que faites par le ministère, n'est-ce pas?

R C'est exact. Ily avait aussi, pour mettre le systême plus efficace, je crois, dans la circonscription de Québec, depuis quelque temps déjà, il y avait à la station de pilotage des Escoumains un officier en charge qui, à l'opinion des gens concernait à ce "meeting", toujours, trouvait que son opération n'était pas très efficace, et on demandait qu'il soit transféré à un autre poste, à un poste mineur de pilotage, et les pilotes de la circonscription de Québec avaient ramené sur le sujet entre autre la question d'un pilote rameneur pour le port de Québec, et je vois ici qu'il était écrit à ce moment-là et je cite en anglais:

"The pilots undertook to writ to the Department on this proposal and the Chairman stated that a committee would be established to look into this during the forthcoming navigation season.

The Committee would comprise Mr. Gaston Rousseau, pilots representative, representative of tje shipping interests, Captain J. Gendron, regional

superintendent of pilots, representative of the Department of Transport, Ottawa."

Q Enfin, je pense qu'on peut dire qu'il n'est pas sûr s'il y avait quelqu'un d'additionnel au capitaine Gendron, ou si on désigne par là le capitaine Gendron, étant donné que ça apparaît sur une ligne différente?

R Oui, enfin, on ne sait pas s'il y a une virgule après.

Q Sauriez-vous me dire si dans ce rapport, il appert que les pilotes avaient demandé une augmentation ou un ajustement de tarif en cette occasion, en rapport avec les pilotes rameneurs à Québec?

R Il en est question, oui.

Q Et savez-vous si le comité dont il est fait mention dans ce document s'est jamais réuni?

R Non.

Q Il n'a jamais été convoqué. Vous avez mentionné qu'il y avait eu une entente, en mil neuf cent soixante-deux (1962), à l'effet qu'il n'y aurait pas de demande d'augmentation de tarif pour une période de trois ans, et vous avez dit: Moyennant une réserve. Pourriez-vous expliquer à la Commission qu'est-ce que vous entendiez par cette formule?

R Bien, moyennant une réserve, je veux dire: La circonscription de Cornwall, la voie maritime de Cornwall à Kingston, c'est un tarif conjoint entre le gouvernement canadien et le gouvernement américain.



Alors, nous avons demandé au ministre, à ce moment-là, que si les pilotes américains obtenaient une majoration de leurs tarifs, que ce ne soit pas préjudiciable aux pilotes canadiens, et que ceux-ci aient l'augmentation, automatiquement.

Q Est-ce que le ministre avait été d'accord avec cette demande?

R Oui.

Q Je pense que mon confrère Monsieur Mahoney vous a demandé si la Fédération des Pilotes du St-Laurent avait fait quelqu'effort pour s'informer de l'attitude de la Dominion Marine, à ce moment-là, vis-à-vis le projet d'affecter une partie des revenus des pilotes pour frais d'administration du pilotage, et vous avez répondu que non.

Pourriez-vous me dire si à votre connaissance la Dominion Marine, à ce moment-là, est entrée en communication avec quelques représentants des pilotes pour lui faire part de son opposition au projet?

R Non.

Q Mon confrèr monsieur Brisset vous a aussi questionné en rapport avec la longueur du temps de l'apprentissage, à savoir qu'à votre avis le temps d'apprentissage de cinq ans et six ans, autrefois, était trop long. Nous avons déjà en preuve devant cette Commission que le temps a été réduit à trois ans; mais est-ce qu'il y a eu quelques compensations, à votre connaissance, quant au travail requis du pilote - de





l'apprenti, étant donné cette réduction dans le nombre d'années d'apprentissage?

R Au point de vue pécunier, vous voulez dire?

Q Non, je veux dire: Une augmentation du fardeau de travail de l'apprenti par rapport à la période antérieure où vous aviez six ans d'apprentissage?

R Oui, eh bien, il y a eu des cours d'hiver qui ont été institués, entre autres.

Q Est-ce qu'il y a eu quelques modifications dans le nombre de voyages requis des apprentis à chaque année?

R Oui, les apprentis doivent faire plus de voyages annuellement, pour en arriver, je crois, à 240 voyages pendant trois ans. Maintenant, ça...

Q Est-ce que ceci correspond - le total correspond approximative au total que vous étiez appelé autrefois à faire dans six ans ou cinq ans?

R C'est exact, le même nombre de voyages est resté en force, mais les voyages doivent être faits dans une période de temps plus condensée.

Q Mon confrère monsieur Brisset vous a questionné en rapport avec la mise sur pied de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et il a déclaré que vous aviez réussi à en convaincre à peine les deux tiers, c'est-à-dire 53 sur 74; je pense que nous avons déjà de la preuve de Québec à ce sujet, mais je voudrais vous demander si à votre connaissance, la preuve que nous avons déjà à Québec correspond à ce qui

s'est réellement produit en réalité: Monsieur Rousseau, je pense, a témoigné à l'effet qu'une fois que vous avez eu 53 signatures, vous avez décidé que vous aviez déjà les deux tiers, et que vous pouviez procéder immédiatement à l'incorporation, mais que, subséquemment, un grand nombre de pilotes ont signé, dans les semaines qui ont suivi, volontairement.

R C'est exact. Il y a maintenant 71 membres qui sont - 71 pilotes qui sont membres de la Corporation, sur un total de 77.

Q Mais ma question était de savoir: Est-ce que dans les semaines qui ont suivi, vous avez recruté d'autres membres sans plus de difficultés, disons, que les 53 premiers? En somme, est-ce que la décision de demander l'incorporation a été prise dès que vous aviez les deux tiers?

R Les deux tiers, oui, et par après, les membres sont venus signer d'eux-mêmes, et moi-même, j'ai expliqué en quoi ça comportait, cette corporation, à d'autres membres, et ils ont signé par après.

Q Il vous a aussi questionné en rapport avec la possibilité éventuelle ou hypothétique qu'un président de la Fédération soit aussi président ou administrateur de sa propre corporation, et indépendamment du point soulevé par mon confrère monsieur Langlois, est-ce qu'à votre avis, il serait possible, raisonnable pour un pilote d'être à la fois pilote dans sa circonscription et président de la Fédération, administrateur de sa corporation et faire son travail?



R Ce serait possible mais pas raisonnable.

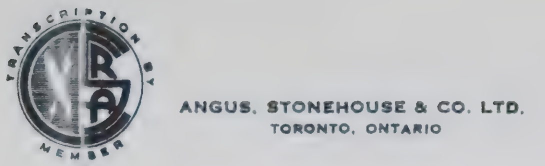
Q Il a aussi parlé du caractère approximatif de la fixation des tarifs, d'année en année, et du fait que le tarif pourrait produire des revenus extrêmement inattendus, des fluctuations très considérables. Est-ce que ces fluctuations considérables et inattendues pourraient être attribuées à certains facteurs en particulier?

R Certainement. Bien, enfin, le trafic maritime, la grosseur des navires, s'il y a une grève comme celle qu'il y a présentement dans les ports du St-Laurent, s'échelonnant sur plusieurs semaines, certainement que les revenus seront moindre, parce qu'il y aura un arrêt de navigation. Nous sommes exposés à toutes sortes de fluctuations.

Q Est-ce qu'à part ces facteurs, tels que: augmentation substantielle dans le nombre du trafic ou difficultés syndicales considérables, par exemple, est-ce que les autres facteurs seraient susceptibles de causer à eux seuls une fluctuation tellement importante dans le tarif qui serait établi?

R A part quelles raisons, vous dites?

Q A part l'augmentation dans le fardeau de travail et/ou une diminution considérable du fardeau de travail dû par exemple à une difficulté syndicale, est-ce que le facteur augmentation dans le tonnage des navires, ou simplement une erreur dans l'évaluation, dans la fixation du tarif, serait suscep-



tible de causer ce qu'on a appelé: Une augmentation inattendue dans le revenu des pilotes, et considérable?

R Il faudrait réellement que le tonnage - un changement drastique pendant une année, que les navires soient beaucoup plus gros ou beaucoup plus petits, constamment, pendant cette année, pour faire une grosse différence.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a eu une augmentation progressive du tonnage des navires - du tonnage à bord des navires sur le St-Laurent, durant les dernières années?

R Oui, il y a eu une augmentation du tonnage des navires sur le St-Laurent.

Q Et à votre connaissance, est-ce que nous arrivons actuellement à ce qui semble être un certain palier, en ce sens que l'augmentation moyenne est beaucoup moins considérable qu'elle ne l'était antérieurement?

R Oui, c'est exact.

Q Etes-vous au courant de la situation approximative, actuelle, dans votre district, quant au revenu des pilotes pour cette année?

R Non.

Q Etes-vous au courant dans d'autres circonscriptions?

R Non.

Q Est-ce que les pilotes vous ont fait part que, par exemple, cette année, ils prévoyaient qu'à date ils avaient enregistré une diminution de revenu par

rapport à des années antérieures?

R Ca m'a été dit, mais c'est du ouï-dire, et je n'ai pas pu vérifier exactement.

Q Est-ce que vous considérez que ces fluctuations dans le revenu, résultant de facteurs tels que ceux que vous avez mentionnés, font, si on peut dire, un peu partie de la profession de pilote?

R Certainement.

Q En rapport avec cette question de réquisition par le ministère des Transports d'une partie des revenus des pilotes, Votre Seigneurie, je note que dans sa lettre à monsieur Gaston Rousseau, le sous-ministre des Transports réfère à ce qu'il a appelé l'établissement du revenu raisonnable des pilotes par le conseil du trésor.

Je désirerais demander à la Commission s'il y aurait possibilité que la Commission obtienne le texte de cette demande du conseil du trésor à l'autorité de pilotage, afin qu'il en soit donné communication aux parties, en particulier, on déclare au paragraphe 3 de la lettre du quinze (15) septembre mil neuf cent soixante et un (1961):

"Le conseil du trésor a remarqué que le revenu des pilotes, à l'heure actuelle, est relativement élevé dans certaines circonscriptions, et il vous ordonne de remettre à l'étude la question de l'affectation de fonds publics au coût de l'administration et du service du pilotage, et propose de couper ces

dépenses lorsque les recettes excèdent un niveau raisonnable, car dans tel cas le gouvernement ne devrait pas subventionner le pilotage."

LE PRESIDENT:

Si je comprends bien, dans ce domaine-là, à chaque année, des argents doivent être votés pour les fins du pilotage.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Au conseil du trésor.

LE PRESIDENT:

Et c'est comme ça que le conseil du trésor, son rôle arrive en demandant des explications; alors, c'est probablement ça. Il serait intéressant d'avoir ça en preuve.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

A savoir s'il y a eu effectivement une demande écrite à ce sujet-là.

LE PRESIDENT:

Ce sera même nécessaire pour savoir le pourquoi des avancés qu'il y a dans cette lettre-là, et je crois connaître la raison, mais j'aimerais bien qu'elle soit en preuve.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes duSt-Laurent: Tandis que je suis sur une demande de correspondance, j'aimerais aussi, Votre Seigneurie, obtenir si possible la correspondance du ministère en rapport avec les cas de pilotes américains pilotant dans les eaux strictement canadiennes du St-Laurent, entre St-Régis et Cornwall - pardon, et Montréal.

LE PRESIDENT:
Vous allez revenir sur ce point-là quand vous allez faire votre preuve sur Cornwall.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Exactement, pour les pilotes de Cornwall, j'en aurai sûrement besoin, et monsieur Brisset a soulevé le problême, et moi-même, d'ailleurs, je l'ai soulevé en rapport avec l'arret de travail - pas l'arret de travail, mais la menace d'arrêt de travail d'octobre mil neuf cent soixante (1960).

LE PRESIDENT:
Suivant la procédure suivie, normale-



ment, cette correspondance-là devrait être produite à Ottawa, mais il y aurait peut-être possibilité de l'obtenir avant.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Lorsque les pilotes de la circonscription St-Laurent-Kingston-Ottawa ont fait la demande du paiement obligatoire des droits de pilotage - de l'imposition du régime du paiement obligatoire des droits de pilotage dans leur circonscription, en mil neuf cent soixante (1960), savez-vous si cette demande avait été faite à l'autorité de pilotage durant plusieurs années, antérieurement?

R C'est ce qu'on m'a dit, oui.

Q Mais vous n'en avez pas de connaissance personnelle, quant aux évènements antérieurs à mil neuf cent soixante (1960)?

R Non.

Q Je voudrais aussi porter à votre attention le fait que, par exemple, en mil neuf cent soixante (1960), s'il y avait eu arrêt de travail, les personnes à e souffrir le plus auraient été les Armateurs océaniques, alors que le conflit, disait-on, était avec l'autorité de pilotage. Pourriez-vous dire, dans les cas où d'abord, pourriez-vous dire quelles sont les parties avec lesquelles les pilotes sont susceptibles d'entrer en conflit directement?



R .....

Q Avec lesquelles il est susceptible d'y avoir un désaccord grave?

R Soit avec le ministère ou les Armateurs.

Q Et, les Armateurs, d'après vous, ça représente quoi?

R Ca représente tous les usagers du St-Laurent, tels que les compagnies représentées par Shipping Federation of Canada, Dominion Marine Association, Canadian Shipowners, les propriétaires de navires de petite navigation.

Q Et s'il y a un conflit grave avec l'autorité de pilotage, est-ce qu'à votre avis un tel conflit, même s'il n'affecte que l'autorité de pilotage c'est-à-dire ne concerne que l'autorité de pilotage directement, peut inévitablement avoir des effets quant aux autres parties?

R Je ne vois pas comment un conflit ne peut affecter seulement l'autorité de pilotage; je crois que les parties intéressées, comme les Armateurs, sont certainement impliquées dans la décision.

Q Lorsque vous montez à bord d'un navire, est-ce que vous avez généralement votre brevet de pilote sur vous?

R Dans ma valise.

Q Est-ce qu'il n'est pas prévu qu'un capitaine peut, en tout temps, demander à un pilote de montrer son brevet de pilote licencié?

R Oui, c'est exact.

Q Lorsque mon confrère monsieur Brisset a déclaré que les pilotes - c'est-à-dire que les capitaines de navires océaniques pouvaient par mégarde rendre des pilotes américains à Kingston, est-ce que la même possibilité d'exiger la preuve d'un brevet d'un pilote canadien aurait pu être appliquée?

R Un capitaine peut toujours s'assurer si son pilote est certifié ou non.

Q Est-ce que vous avez eu le temps de vérifier, à la demande de monsieur Brisset, les contributions, à savoir si la Fédération avait contribué à des dépenses de corporations, lors de l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, seulement le remboursement que nous fait à Québec pour les télégrammes.

Q Voulez-vous dire que vous n'avez pas eu le temps de vérifier, ou s'il n'y en a pas eu d'autres?

R Il n'y en a pas eu d'autres.

Q Il n'y a pas eu d'autres dépenses que celle-ci?

R .....

Q Mon confrère monsieur Brisset vous a demandé si vous étiez au courant que lors de la présentation du bill S-3 au Sénat, les officiers du ministère avaient déclaré leur intention de ne pas donner d'exemptions additionnelles aux navires océaniques sur le St-Laurent, et je crois qu'on vous a demandé si vous



aviez eu connaissance de cette déclaration, de cette affirmation. Voulez-vous dire ce que vous avez répondu?

R J'avais répondu: non.

Q De toute façon, même si cette déclaration avait été faite, y auriez-vous ajouté foi?

R Bien, si on ouvre la porte pour donner des exemptions, et on vous dit: Faites-vous en pas, on n'en donnera pas, la première question qu'on se demande, c'est: Pourquoi veut-on des changements si on veut garder la même politique.

Q Mon confrère monsieur Brissset vous a aussi demandé si vous aviez été en mesure de trouver quoi que ce soit supportant votre affirmation à l'effet qu'il y avait une campagne de presse de la Shipping Federation en rapport avec la publication de ce pamphlet publié - déposé devant la Commission comme annexe 49 du volume II du mémoire de la Shipping Federation, page 138.

R Oui, j'ai regardé dans notre carnet où nous gardons les découpures de presse, et j'aiici entre autres des découpures de journaux du dix (10) mai de l'Evènement Journal, du Soleil du onze (11) mai...

Q Est-ce que les découpures du dix (10) et du onze (11) mai portent effectivement sur le mémoire de la Shipping Federation?

R Oui, effectivement.

Q Pourriez-vous lire les entetes de ces deux découpures de journaux?

R Une, le Soleil du dix (10) mai, dit:



"Les Armateurs du Canada reprochent aux pilotes de négocier les tarifs."

Q Et celui de l'Evènement Journal?

R "Position des Armateurs à l'intervention des pilotes dans l'établissement des tarifs.

Q Et le Soleil du onze (11) mai mil neuf cent soixante (1960), est-ce que c'est un article qui porte sur le même sujet?

R Oui "Les Armateurs réclament une Commission d'Enquête sur les problèmes du pilotage," et aussi à Trois-Rivières...

Q Je note ici, l'Evènement Journal de Québec, un autre article; est-ce que cet article semble porter sur le même sujet?

R Oui.

Q Encore là, ce que dit ce dernier "Demande d'une Commission d'Enquête sur le Pilotage"?

R C'est exact.

Q Et avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance de ces articles?

R Oui.

Q Et est-ce que ces articles sont inspirés et citent la pièce que j'ai mentionnée tout à l'heure?

R Oui, le pamphlet de la Shipping Federation.

Q Est-ce que vous avez d'autres indications à l'effet que ces documents étaient remis aux journaux?

R Oui, Trois-Rivières...



Q De quel journal s'agit-il, à Trois-Rivières?

R Le Nouvelliste. Maintenant, il y a aussi une distribution qui a été faite au député de la Chambre des Communes, les commandants à bord des navires; lorsqu'on arrivait à bord des navires, ils en avaient en leur possession, ils en discutaient avec nous. Je peux lire un extrait.

Q Oui.

R D'un journal de Trois-Rivières, daté du quatorze (14) mai mil neuf cent soixante (1960), des attaques injustifiées contre les pilotes du St-Laurent.

Q Qu'est-ce que c'est? Est-ce que c'est un article publié par la Fédération, ou une annonce?

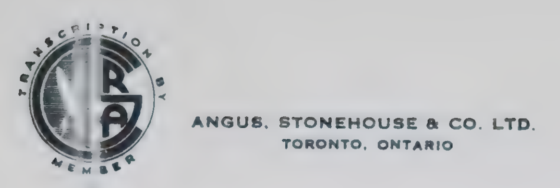
R Ca me semble être un éditorial.

"L'Association des Pilotes du St-Laurent dont les membres demeurent en grande partie dans notre région, est depuis quelques années en butte à des attaques injustifiées de la part de la Shipping Federation of Canada. A chaque session, on pousse en sous-main ou au grand jour des projets de lois qui auraient pour effet soit de tuer la Fédération des Pilotes, soit d'entraver son action et surtout de faire disparaître l'obligation pour les navires qui s'aventurent dans le St-Laurent d'avoir recours à un pilote compétent.

La Shipping Fedration vient de publier un mémoire qui attaque injustement la Fédération des Pilotes. Le principal argument de cet organisme consiste dans le fait que les pilotes sont autorisés à négocier eux-mêmes leurs tarifs et que leurs revenus sont exceptionnels, c'est-à-dire trop élevés."

Et je cite un autre apragraphe:

"Est-il nécessaire de rappeler la responsabilité énorme qui pèse sur les épaules d'un pilote du St-Laurent. La rémunération doit être proportionnée aux connaissances



qu'un homme possède et à la responsabilité qu'il assume, enfin aux montants considérables qu'ils épargnent aux compagnies de navigation si elles étaient exposées à des neufrages et à des échouements comme celui qui vient de se produire au large de Lotbinière.

Les attaques que l'on mène avec persistance contre les pilotes du St-Laurent son inconvenantes, surtout lorsqu'on songe qu'elles sont conduites par des étrangers mécontents de ce que cette profession soit presque entièrement entre les mains de Canadiens français.Il ne faut pas s'étonner si ces attaques se multiplient et si elles trouvent des oreilles sympathiques au sein même du gouvernement fédéral. Car on n'a pas l'habitude de laisser les nôtres occuper longtemps des places de choix dans l'économie canadienne. Mais il faudra lutter et sauver ce petit monopole gagné par la compétence et le dévouement des nôtres."

Q Il me fait plaisir de voir que vous aviez aussi des découpures de journaux qui vous favorisaient. Est-ce qu'il y en a d'autres sur le sujet?

R ...... en fait, si vous voulez, je vais poser ma question autrement: Est-ce que vous avez fait un relevé, à l'époque, de tous les journaux canadiens sur ce sujet?

R Non, non; je vois ici, il y a eu question aussi de ça dans l'Echo de Rimouski, qui est un hebdomadaire.

Q Lorsqu'un amendement à la loi de la Marine Marchande est proposé par le gouvernement, est-ce que la Fédération juge qu'il s'agit d'une question, quasi automatiquement, d'intérêt général?



R Oui, par le fait même, oui. L'étude du bill présenté est certainement, dès le début, d'intérêt général; après étude, si vous voulez, ça peut se circonscrire une partie.

Q Lorsqu'il y a eu entente sur une augmentation du tarif des pilotes de Montréal, en octobre mil neuf cent soixante (1960), est-ce qu'il y avait quelque décision de prise à l'époque quant au montant de cette augmentation du tarif, et la forme que l'augmentation de tarif prendrait?

R ......

Q J'ai parlé du port de Montréal?

R Pour le port de Montréal, vous dites?

Q Oui pour le port de Montréal.

R ..... je crois qu'on devait reviser le tarif à la hausse, selon une échelle de tonnage.

Q Mais est-ce qu'avec le ministre, à ce moment-là, on avait poussé l'étude de façon à déterminer la modalité de l'appréciation du tarif?

R Le principe était accepté, mais seulement que les modalités devaient être discutées par après.

Q Et est-ce que le quantum de l'augmentation était déterminé à ce moment-là, ou si c'était sujet à négociations ultérieures?

R Je ne crois pas que c'était décidé.

Q Et ces fameux télégrammes dont mon confrère Me Jacques semble faire tellement de cas, et qui ont été expédiés aux navires en avril mil neuf cent

soixante-deux (1962), est-ce qu'ils comportaient bien la signature de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Les télégrammes qui ont été expédiés? à qui?

Q Aux navires, aux Escoumains?

R Oui, de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

Q Est-ce que quelque stratagème a été utilisé pour laisser croire que ces documents pouvaient originer d'une autorité publique quelconque?

R Aucunement.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il exsite quelque restriction ou limitation quant aux droits de faire parvenir aux navires des messages?

R Aucune, à ma connaissance.

Q Si la chose était à refaire, est-ce que vous jugeriez qu'elle fait partie de votre conscience professionnelle, qu'il serait conforme à votre conscience professionnelle de ré-expédier des télégrammes semblables?

R Oui, sous les mêmes circonstances qu'à cette époque-là, je crois. Naturellement, si c'était à refaire, il faut toujours étudier les circonstances, ainsi de suite.

Q En ce qui concerne le choix des administrateurs de la Fédération par les membres délégués, est-ce que - je crois que vous avez mentionné ce fait - que les membres délégués - est-ce qu'il s'agit bien des membres délégués d'un groupement séparé-

ment, ou si les membres sont tous ensemble...

R Chaque groupement de membre séparément choisit ses administrateurs.

Q Et est-ce que chaque groupement-membre est libre de déterminer la procédure à suivre dans ce cas?

R Je veux dire, chaque groupement-membre séparément choisit ses membres délégués, ses administrateurs ou ses membres délégués, et le groupement-membre est laissé libre de choisirla procédure qu'il désire pour choisir ces délégués.

Q Vous avez parlé des prévisions budgétaires de mil neuf cent soixante-trois (1963), je crois que vous avez mentionné que vos prévisions budgétaires de mil neuf cent soixante-trois (1963) prévoyaient, sur la recommandation du conseil d'administration, une cotisation annuelle de cent dollars ($100.00). Pourriez-vous me dire si ce montant a été approuvé par l'assemblée des délégués?

R C'est exact, pour fins d'administration, nous avions proposé $60.00 pour fins d'administration seulement, et à l'assemblée des délégués, les délégués ont jugé que ce montant n'était pas suffisant, et ils ont dit que le montant devait être de $75.00, plus $25.00 pour le prochain congrès, ce qui portait la contribution annuelle à un total de cent dollars $100.00: $75.00 pour l'administration et $25.00 pour les fins de congrès.

Q Et votre proposition originaire était

de combien?

R Soixante dollars ($60.00).

Q Est-ce que la cotisation pour le congrès était incluse dans le soixante dollars ($60.00)?

R Non, elle n'était pas incluse.

Q Je pourrais dire donc que la cotisation totale était portée de quatre-vingt-cinq dollars ($85.00) à cent dollars ($100.00), en incluant le congrès?

R C'est ça.

Q Ceci aurait été décidé par l'assemblée générale des membres délégués. Est-ce que le conseil d'administration lui-même avait recommandé le soixante dollars ($60.00) dont vous parlez?

R Oui, le conseil d'administration avait recommandé soixante dollars ($60.00).

Q On vous a demandé si la Dominion Marine, à ce moment-là, à votre connaissance, s'était opposée au projet - si vous aviez eu connaissance que la Dominion Marine, à ce moment-là, se serait opposée au projet de déduire 4½% des revenus des pilotes de Québec pour frais de bateaux-pilotes; sauriez-vous me dire si vous avez eu semblable connaissance quant à l'attitude de la Shipping Federation of Canada?

R Non.

Q Je crois que vous avez mentionné que la Shipping Federation avait déclaré ou disait avoir proposé des revenus objectifs ou "target income" dans les années antérieures?

R Oui.

Q A votre connaissance, est-ce que la Shipping Federation of Canada est jamais arrivée à la table de négociation avec un projet spécifique?

R Jamais.

Q Et est-ce que vous avez pris connaissance au complet de la lettre du ministre Balcer à moi-même, en date du cinq (5) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), et déposée comme pièce 761?

R Oui.

Q J'attire votre attention sur le dernier paragraphe de cette lettre - l'avant-dernier paragraphe de cette lettre, et voulez-vous me dire si, même à cette époque, c'est-à-dire durant l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962), la Shipping Federation était en mesure de faire une proposition spécifique quant à son fameux de revenu objectif, et ceci en rapport avec quelque circonscription que ce soit, que ce soit pour tout le fleuve St-Laurent ou une circonscription en particulier.

R Le ministre cite à ce sujet:

"De son côté, la Fédération....

Q A quelle Fédération réfère-t-il à ce moment?

R La Fédération des Armateurs - "est d'avis que dans l'espace d'un mois elle serait en mesure d'élaborer un système détaillé qui serait soumis à l'étude des pilotes du port de Montréal, et elle propose d'entreprendre immédiatement des discussions à ce sujet."

Q Votre Seigneurie, je n'ai pas d'autre question à poser en ré-examen au témoin.. Maintenant, le témoin a déclaré dans so n témoignage, qu'il n'y avait pas eu, à sa connaissance, de rencontre entre les Armateurs et les pilotes, après la rencontre conjointe de l'hiver mil neuf cent soixante (1960), jusqu'à octobre mil neuf cent soixante (1960).

J'ai trouvé une note dans mes dossiers personnels, à l'effet cependant que moi-même, le premier (1er) septembre mil neuf cent soixante (1960) - et je me rappelle d'avoir été seul à cette occasion, j'ai rédigé une note pour le dossier, et à cette époque, je suis allé voir le capitaine Matheson, dans l'après-midi du premier (1er) septembre mil neuf cent soixante (1960), et lui ai remis une copie du mémoire présenté au député, et produit comme pièce - mémoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent présenté au député, comme pièce 754.

LE PRESIDENT:
Lequel est produit comme pièce 754?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Pardon, produit comme pièce 754.

LE PRESIDENT:
C'est en mil neuf cent soixante (1960), ça?

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Oui, en mil neuf cent soixante (1960), le mémoire préparé par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, à l'adresse des députés, et à cette occasion, je lui en avais remis trois copies additionnelles, avec l'entente que je lui en ferais parvenir d'autres aussitôt que possible, et je crois lui en avoir fait parvenir à mon retour au bureau, et j'ai une note que j'avais eu une discussion générale sur le mémoire et des divers points qui y étaient mentionnés.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Quant à tous ces articles qui ont été publiés dans les journaux, êtes-vous d'accord avec moi pour dire qu'il y a des exagérations?

R Oui, certainement.

Q Il y a peut-être même des petits mensonges?

R Bien, de la part de journalistes, c'est assez effarant de constater comment les paroles peuvent être détournées; il y a des choses que je suis cité, et que c'était boulevarsant lorsque j'ai relu ces écrits.



Q En général, on peut dire qu'il ne faut pas ajouter trop de foi à ce qui est rapporté dans les journaux?

R Je crois que non, malheureusement le public en général n'est pas de cet avis-là.

Q Hélas?

R Hélas.

Q Mais pour ceux qui sont au courant des problèmes, il ne faut pas accepter ce qui est dit dans les journaux comme étant la vérité, toute la vérité, rien que la vérité?

R Ce n'est pas cent pour cent.

Q Est-il exact que le onze (11) mai - il y a eu un article dans l'Action Catholique, le onze (11) mai mil neuf cent soixante (1960), par Nicole Blouin?

R Hélas!

Q Alors, voulez-vous expliquer le mot "hélas", s'il vous plaît?

R Eh bien, je me rappelle...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je m'excuse, mais le conseiller juridique de la Commission utilise des documents qui n'ont pas été produits devant cette Commission, et je voudrais savoir d'où il les tient.

Me MAURICE JACQUES
pour la Commission:

Des pilotes eux-mêmes.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je me demande à qui il a demandé l'autorisation d'en prendre possession. Je n'ai aucune objection à ce qu'il continue son interrogatoire, mais.....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Le onze (11) mai mil neuf cent soixante (1960), vous avez accordé une entrevue à une journaliste qui s'appelle Nicole Blouin?

R Oui.

Q Vous avez dit "nélas". Voulez-vous expliquer pourquoi vous avez dit "hélas"?

R Je me rappelle entre autre que nous avions démenti certaines allégations à l'effet que les revenus des pilotes étaient de l'ordre - qui étaient mentionnés précédemment dans le journal soit de $14,000.00 à $16,000.00, et qui donnaient l'impression qu'ils étaient un revenu net de ce que le pilote apportait chez lui.

J'ai expliqué à ce moment-là à mademoiselle Blouin que les dépenses des pilotes pouvaient monter à de très gros montants, dépenses d'hôtel, dépenses de voyage, et ainsi de suite, et que ceci devait être déduit, et que naturellement le fonds de pension était aussi quelque chose qui était enlevé du revenu des pilotes, et que les frais d'administration étaient tels



et que tous ces montants ensemble pouvaient parfois s'élever à cinq mille dollars ($5,000.00).

Alors, le lendemain, en lisant l'article, j'ai vu que c'était complètement mal interprété, on disait: Les pilotes travaillent treize heures et trente-six minutes et ne gagnent que $5,000.00 par année.

Q C'est justement où j'en venais. Ces campagnes de presse qui ont été faites, tant par les Armateurs que par les pilotes, en réponse l'un à l'autre ...

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je ne crois pas que le conseiller juridique de la Commission ait le droit de dire, en parlant de la Fédération des Armateurs: La campagne de Presse. C'est son interprétation.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Enfin, tous ces articles.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Il peut y référer comme ayant été un avancé du témoin, non pas comme un avancé du conseiller juridique de la Commission.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Très bien, Votre Seigneurie.

Q Vous nous avez donné un exemple évident ou ce que vous aviez dit aux journalistes a été mal interprété dans les journaux. N'êtes-vous pas d'accord avec moi pour dire que ce moyen d'information est très défectueux?

R Ca dépend; en prenant un peu d'expérience, on voit qu'en remettant des communiqués de presse, c'est moins, si vous voulez, bouleversant qu'une conférence de presse; le journaliste a son communiqué, et ça peut rester plus exact, plus dans la mesure de l'exactitude. Ca peut être détourné, mais tout de même, la base est tout de même assez bonne.

A certains moment, il y a quasiment un devoir de mettre le public au courant de certains faits, spécialement lorsque les informations sont passées, et qui semblent erronées. Alors, il faut corriger.

Q Au fur et à mesure des années, vous vous êtes aperçu des défectuosités qu'il y avait à donner des conférences de presse sans communiqués, si je comprends bien votre témoignage?

R Exactement.

Q Vous donnez maintenant des communiqués de presse, au lieu de donner des entrevues. Est-ce que c'est exact?

R Bien, lorsqu'il est arrivé qu'on a

convoqué les journalistes, nous avons toujours préparé un communiqué au préalable - pas toujours, mais maintenant, et nous avons remis les communiqués, et de fait, lorsque les journalistes partaient, ils avaient un communiqué pour se baser là-dessus.

Q Maintenant, croyez-vous que le public en général soit justifié d'accepter comme étant la vérité les articles qui sont publiés dans les journaux?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Tout de même, ce n'est pas une Commission Royale sur le journalisme, Votre Seigneurie.

LE TEMOIN:

R En fait, si on parle à ce sujet-là, je devrais dire qu'à plusieurs reprises, les revenus des pilotes ont été mentionnés dans les journaux. De la part de qui, on ne le sait pas. Je me rappelle entre autre un article qui a paru dans le Financial Post, un article dans un journal de la région d'Ottawa, si je me rappelle bien, et sans qu'il y ait aucun conflit, qu'il n'y ait rien qui ne fonctionne pas au point de vue du pilotage, à ce moment-là ou dans les mois précédents ou subséquents, il nous arrive un article de journal en plein visage disant: Les pilotes font tant, - pilotage trouble looms ahead, et ainsi de suite.

Je ne sais pas, il y a certainement

eu de la part de quelqu'un une campagne qui n'a pas aidé aux relations.

Q C'est justement où je voulais en venir; vous l'avez dit vous-même: ces articles qui sont publiés dans les journaux et qui ne concernent pas des faits exacts sont de nature en envenimer les relations entre les parties?

R Oui.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada: Qu'il plaise à cette Commission, comme la Fédération des Armateurs n'a pas souscrit au service de découpure pour suivre la campagne de presse qu'elle est accusée d'avoir mené dans tout le pays contre les pilotes, à ce moment, je demanderais la permission de pouvoir consulter les découpures de journaux qu'ont réuni les pilotes.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je n'ai aucune objection à donner communication à mon confrère des découpures de journaux que nous avons. Je constate cependant que certaines de ces découpures n'ont rien à voir avec une agence deClipping

Service; ce sont des découpures que les pilotes ont faites eux-mêmes.

LE PRESIDENT:
Dans les journaux locaux?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Oui, mais je n'ai aucune objection à les prêter.

LE PRESIDENT:
Alors, à l'ajournement, monsieur Brisset pourra les voir.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Qu'il plaise à cette Commission, mon confrère a eu l'obligeance de détacher deux feuilles de son livret de découpures de journaux provenant des articles publiés au mois de mai mil neuf cent soixante (1960), dont certaines ont été mentionnées dans le témoignage du témoin, et je demanderais à la Cour la permission de produire ces deux pages comme exhibit, m'engageant, si mon confrère le désire, à

les faire photocopier et remettre les originaux.

LE PRESIDENT:

C'est très bien.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Alors, ce sera l'exhibit 766: Extraits de divers journaux comportant des articles publiés au début de mai mil neuf cent soixante (1960), en regard du pamphlet distribué par la Fédération des Armateurs du Canada, en mars mil neuf cent soixante (1960).

LE PRESIDENT:

Tenez-vous au mot "pamphlet", en français, pour qualifier vos documents?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Je suis prêt à accepter un mot plus correct..... brochure.

LE TEMOIN:

R Me Brisset a demandé hier de produire sous la cote numéro 763 la liste des membres délégués pour les années mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963). J'ai ceci avec moi.



Pour ce qui est des autres exhibits que vous avez demandés, ils seront produits plus tard.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le neuvième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JEAN-REAL CARDIN -

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Votre Seigneurie, je désirerais référer la Commission au chapitre 4 du mémoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, et avant d'interroger le témoin, je voudrais attirer l'attention de la Commission sur certaines erreurs qui ont été indiquées dans le texte anglais, en particulier, du mémoire, savoir, à la page 83 du mémoire, la mention "1949", en haut du tableau 6, - c'est-à-dire, la mention "1941" du tableau devrait se

lire: 1949.

En deuxième lieu, la mention "100" apparaissant à la page 93 A du tableau 12 du mémoire devrait se lire ¢; les traducteurs ont fait une interprétation littérale.

Deuxièmement, le même tableau, en anglais, comporte à la mention "cost per ton Quebec - Escoumains" et "cost per ton Montreal - Québec;" il s'agirait d'intervertir ces mentions, dans ce sens que la mention supérieure devrait se lire: "cost per ton Montréal - Québec," et la mention inférieure: "cost per ton Québec - Escoumains." Je parle de la mention supérieure en se rapportant aux deux lignes du bas. L'indication quant aux deux lignes supérieures est correcte.

LE PRESIDENT:
Dois-je comprendre que ces errata n'apparaissent pas dans le texte français?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est-à-dire que les erreurs ne se

produisent pas dans le texte français; et il y a cependant, dans le texte français, à la page 99, il y aurait lieu de corriger, en rapport avec les deux lignes inférieures du graphique, si je peux m'exprimer ainsi, la ligne supérieure des deux lignes inférieures du graphiques doit se lire: coût par tonne Montréal - Québec," et la ligne inférieure doit se lire: "coût par tonne Québec - Escoumains."

Q Monsieur Cardin, voudriez-vous donner à la Commission vos nom et occupation et votre âge?

R Jean-Réal Cardin, 40 ans.

Q Quelles sont vos fonctions actuelles?

R Je suis directeur du département de relations industrielles à l'Université Laval.

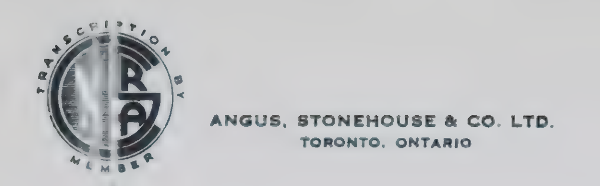
Q De quel déplôme êtes-vous détenteur?

R Je suis détenteur d'une maîtrise en relations industrielles de l'Université Laval et d'un baccalauréat en Droit Civil de l'Université McGill.

Q Est-ce que vous avez fait des études en relations industrielles à l'Université Montréal seulement?

R Non, j'ai complété un premier cycle en faisant deux années d'études post-graduées à l'Université de Chicago.

Q Dans quel domaine?



R En sociologie industrielle, en économie du travail, et en relations industrielles comme tel.

Q Et depuis l'obtention de vos diplômes universitaires sus-mentionnés, quelles sont vos fonctions?

R J'ai d'abord été assistant-professeur à l'Université de Montréal, et ensuite professeur agrégé; ensuite, j'ai été directeur du département à l'Université de Montréal pendant trois ans, et maintenant, je suis professeur à Laval depuis trois ans.

Q Et dans tous ces cas, est-ce que votre enseignement a été dans le domaine industriel?

R Oui.

Q Et depuis combien d'années êtes-vous dans l'enseignement universitaire?

R Depuis 13 ans.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de rédiger ou de collaborer à la rédaction de certains chapitres du mémoire soumis à la Commission par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, portant le numéro 761?

R Oui, j'ai eu l'occasion dele faire.

Q Est-ce que vous avez eu à travailler à la rédaction du chapitre 4 en particulier?

R Oui, le chapitre 4, je l'ai confectionné, si je puis dire, à peu près exclusivement.

Q J'aimerais vous poser un certain nombre de questions en rapport avec, en particulier, les partie 2 et 3 de ce chapitre, et qui commence à la page 78 du texte français et à la page 75 du texte anglais. Vous notez, au début de ce chapitre - tout d'abord,



cette partie a été rédigée au complet par vous-même?

R La partie 2, de la page 78 jusqu'à la fin, jusqu'auxgraphiques, ça ç'a été rédigé par moi-même.

Q Alors, vous notez en particulier, dans le premier paragraphe de la partie 2 que le pilotage, se rattachant au domaine du transport, est sujet à des fluctuations particulières, je note en particulier le paragraphe 201 de votre texte.

Sauriez-vous me dire si cette fluctuation dans le domaine du transport s'applique, à votre connaissance, dans tous les secteurs du transport, et si cette fluctuation est plus accélérée ou plus considérable dans les autres secteurs de l'économie?

R Bien, j'ai mentionné au chapitre 201, même, et peut-être un petit peu avant, je pense, 198...

Q Quel paragraphe, s'il vous plaît?

R Les para graphes 198, 199, 200 et 201, que le pilotage était très étroitement relié, en somme, à l'activité commerciale et industrielle d'une économie étant donné que cette fonction-là s'exerce justement dans le domaine du transport, qui est lui-même, ce secteur-là, en étroite dépendance de la conjoncture économique générale, ce qui fait qu'en somme, s'il y a des variations vers la hausse ou vers la baisse, des récessions temporaires ou des dépressions cycliques, eh bien, nécessairement, le domaine du pilotage s'en ressent d'une façon assez directe, en somme, parce que s'il y a moins d'activités économiques, nécessairement, le transport lui-

même en souffre au tout premier chef, ce qui fait que essentiellement, le pilotage est beaucoup plus étroitement relié à la conjonsture économique générale ou à certains évènements d'ordre non seulement économique même, mais des évènements d'ordre politique éventuels, des évènements d'ordre social, relations industrielles même, etc., et tout de suite ça répercute, je pense bien, sur la fonction de pilotage.

Alors, pour comparer à certaines autres professions ou certains autres domaines d'activités qui ne subissent que indirectement les à-coups d'une conjoncture économique défavorable, le pilotage, à mon sens, est plutôt touché aussitôt qu'il y a des fluctuations dans l'économie.

On pourrait donner certains exemples, peut-être?

Q Oui, s'il vous plaît.

R Bien, enfin, je ne sais pas, moi, dans le domaine des services, parce que le pilotage est un service tout de même, dans le domaine des services, certaines professions libérales comme, je ne sais pas, la médecine, ou des choses comme ça, évidemment, c'est touché par la conjoncture économique, s'il y a un temps de dépression et si les moyens des gens, du point de vue de la concernation et des besoins personnels, sont moins grands, toute activité individuelle ou collective s'en ressent. Ca va de soi.

Mais tout de même, un médecin, par



exemple, qui dispense ses soins médicaux, même dans une période de crise, comme ça s'est déjà vu, si ce n'est pas les clients qui ont les moyens de payer, c'est un système d'assurance-santé ou un système d'assurance gouvernementale ou autre, communautaire ou privé qui peut souvent régler la note.

Il y a aussi d'autres secteurs industriels, comme tel, ou plutôt qui aussi sont moins directement touchés parce que la demande pour les produits ou les services en question ait ce qu'on appelle en économique une demande inélastique qui ne varie à peu près pas d'un effet ou d'un cycle à l'autre, ce qui fait que nécessairement, il y a une plus grande stabilité, je pense bien, dans les moyens de revenu de ces secteurs industriels ou commerçiaux, ou même dans ces secteurs professionnels, alors que dans le cas du pilotage, évidemment, je crois bien être correct en disant que tout de suite il y a une répercussion directe sur l'activité même du pilotage.

Si jamais il y a non seulement une récession économique, mais par exemple, un évènement d'ordre politique comme une guerre qui paralyserait les échanges commerciaux entre les différents pays, un embargo mis sur certaines marchandises d'un certain pays, par exemple une grève des dockers, comme celle à laquelle on assiste présentement, et qui, nécessairement, je pense bien, doit paralyser assez considérablement l'activité du pilotage, vous avez toute une série de circonstances de



différent ordre qui sont de nature à affecter assez directement l'activité du pilotage comparer à certaines professions ou métiers plus ou moins touchés, étant donné le caractère de la demande des services ou des produits.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion, dans la rédaction de votre chapitre de constater une différence dans les activités économiques du domaine du pilotage par rapport à l'activité économique du reste de l'économie, durant certaines périodes? Vous avez mentionné: période de guerre, en particulier. Maintenant, vous venez de déclarer que le domaine du pilotage, comme le domaine du transport, est très sensible à des fluctuations dans l'économie.

Est-ce que vous avez constaté qu'il se produisait des fluctuations particulières au pilotage, si on peut dire? Je note, en particulier, le paragraphe 206, de votre mémoire, où vous déclarez: "Alors, que l'activité économique au Canada avait fait un bond spectaculaire, alors que l'emploi était à son sommet et que la conjoncture était la plus favorable que le pays ait jamais connue, le pilotage durant cette période avait connu ses années les plus pauvres."

Voulez-vous élaborer sur ce point?

R Bien, ça se réfère à ceci de particulier: Dans le cas du pilotage, c'est qu'en plus de cette relation assez directe qui existe entre l'activité de ce secteur et l'activité générale, vous avez certaines cir-





constances où alors que c'est la prospérité générale, si on peut dire, eh bien, le pilotage, particulièrement, peut être affecté inversement à ça.

Par exemple, je pense que c'est assez connu: Durant les années de la dernière guerre, nous avons vu une pluie d'emplois absolument complets de l'activité économique dû aux produits de guerre et à tout ce qui a entouré ça, a été très actif, et par ailleurs, le service de pilotage, d'après les statistiques que j'ai mentionnées dans les paragraphes 204 et 205, par exemple, était plutôt au ralenti, étant donné justement les conditions politiques existentes, et ce qui est assez souvent en ligne avec ça, c'est que juste au sortir de la dernière guerre, dans l'année, par exemple, mil neuf cent quarante-six (1946), eh bien, vous avez eu là un débloquage des prix, des salaires et tout; même, c'est l'année où on voit que les revenus des pilotes sont très bas. Il n'avait même pas rejoint, en mil neuf cent quarante-six (1946), je crois, le taux de mil neuf cent trente-huit (1938), c'est-à-dire de la première année de l'avant-guerre, ce qui fait que c'est assez paradoxal, étant donné la conjoncture de cette année-là, mais ça s'explique, si on sait tenir compte des remarques que j'ai faites sur l'espèce de paralysie qui se greffe sur cette occupation-là, en fonction de facteurs autres que les mêmes facteurs économiques, c'est-à-dire qu'on peut avoir une conjoncture économique globale relativement trop bonne à l'intérieur du pays, et plusieurs professions ou secteurs industriels peuvent en

profiter, comme ç'a été le cas durant la dernière guerre, mais le pilotage étant relié aux conflits commerciaux nationaux qui était paralysé par un facteur d'ordre politique, eh bien, là, ç'a pu créer une espèce d'antinomie entre le revenu du pilotage et la conjoncture économique et l'industrie de ce pays.

Q Vous notez, au paragraphe 208, que tous les chiffres que vous avez donnés antérieurement sont en termes de revenu annuel brut?

R Oui.

Q Et que ces montants ne comportent aucune déduction pour les frais de transport et de logement des pilotes à l'extérieur de leur domicile, ainsi que les frais d'administration des diverses associations de pilotes, d'assurances collectives, etc.. En outre, les pilotes paient, à même leur revenu, la totalité des contributions au fonds depension.

Est-ce que le fait que vous ayiez calculé ces revenus sur la base d'un revenu annuel brut fait quelque différence à ce que vous avez écrit antérieurement dans les paragraphes de la partie 2?

R S'il y a quelque différence?

Q Oui, vous notez - vous dites que vous ne parlez que de revenu annuel brut dans ce cas, et vous dites qu'on n'a pas fait de déduction pour toute une série de dépenses?

R Oui.

Q Est-ce que ce paragraphe-là est écrit simplement pour souligner que les chiffres men-



tionnés antérieurement sont des chiffres bruts, ou aussi pour les fins de comparaison que vous avez faites d'une année à une année, ces chiffres, en termes de revenu brut, ont quelque différence, ou auraient une autre signification si le terme "revenu net" était employé?

R Bien, évidemment, il y a différentes raisons pour lesquelles j'ai souligné qu'il s'agissait de revenu brut: C'est que par exemple, si on compare avec les secteurs salariés de l'économie, comme ça pourrait être fait, éventuellement, ou ç'a déjà été fait dans certaines autres parties, eh bien, les salaires, c'est le revenu comme tel, c'est une espèce de revenu net, et si on prend les "taxation statistics", par exemple, et on compare les revenus des professions libérales, certaines professions libérales, les statistiques fédérales, eh bien, on voit que les chiffres qui sont là, dans ces statistiques-là, sont des revenus net, de profession, après dépenses encourues pour l'exercice, etc.; alors que dans le cas des pilotes, eh bien, c'était un peu plus difficile, je pense bien, directement, d'arriver à des revenus net.

C'est une des raisons pour lesquelles on a pris un revenu brut; c'est ce qu'on avait. Mais en même temps, je me trouvais à souligner d'autres dépenses, je le rappelle un peu plus bas, que la comparaison est tout de même un peu boiteuse, au désavantage, je pense bien, du pilotage, vis-à-vis des autres statistiques qu'on a, et qui sont surtout composées de revenus net.

Si on voulait calculer une espèce de revenu net, dans le cas des pilotes, il faudrait déduire certaines sommes, comme vous avez mentionné tout à l'heure, qui sont marquées d'ailleurs au paragraphe 208. Il s'agit de sommes qui sont prises à même les revenus, pour frais d'administration des associations, etc., et ceci n'a pas été fait.

Je me souviens d'avoir fait quelques calculs à cet effet-là, et je crois qu'actuellement, il faudrait peut-être défalquer de ces revenus bruts environ 4% ou quelque chose d'approchant, si on voulait les avoir en termes net. Ca varie même assez considérablement; je pense que c'est 4 ou 5%, c'était 1.5, et c'est maintenant aux alentours de 4%. Donc, ceci est assez considérable, et je pense que ça valait la peine de le noter, évidemment.

Q Si vous voulez passer à la partie 3 du chapitre, qui s'intitule "situation économique des pilotes par rapport à certains facteurs."

Auriez-vous des commentaires généraux à faire en rapport avec cette partie 3, avant que nous abordions l'étude des paragraphes particuliers? Quel était votre objet en parlant de cette partie?

R Bien, en somme, pour cette partie 3, il s'agissait d'essayer de se rendre compte un peu de la situation relative des revenus des pilotes, par rapport à certains autres secteurs industriels ou certaines autres professions, et c'est l'objet de ce

chapitre 4 sur les revenus des pilotes. C'est quelque chose, évidemment, - dans la partie qu'on vient de laisser, j'ai parlé en général de la sensibilité des revenus du pilotage dus à conjoncture économique et certains autres facteurs politiques alors que dans ce chapitre 4, je le prends dans un angle relatif, c'est-à-dire en tentant de le comparer, en le mettant en indice et en tentant de le comparer avec les revenus d'autres professions ou autres secteurs; c'est aussi à peu près indispensable pour fins de comparaison durant une période donnée.

C'est l'objet de ce chapitre 4.

Q Je vois, à la page 83 du texte anglais, et à la page 79 - 79 du texte anglais et 83 du texte français, vous avez un tableau intitulé "Tableau 4."

R Oui.

Q "Indices des revenus bruts annuels moyens des pilotes du Bas St-Laurent et du St-Laurent Central pour les années de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle vous vous êtes limité à ces deux groupes seulement?

R Oui, c'est que nous avions les données - nous avions les séries disponibles de ces revenus de mil neuf cent quarante-cinq (1945) à mil neuf cent soixante





(1960), par exemple, et nous n'avions pas les statistiques correspondantes pour les pilotes de Montréal - Cornwall et Cornwall - Kingston, avant mil neuf cent cinquante-six (1956), ce qui fait que ça réduisait passablement la série, et puis, quant aux pilotes du port de Montréal, je pense qu'ils n'étaient pas constitués en groupe particulier de pilotage avant mil neuf cent cinquante-sept (1957), parce que, je le marque en note infra marginale, à la page 82. C'est la raison pour laquelle on a pris ces deux circonscriptions qui, je crois, peuvent être considérées comme parallèles.

Q Pourriez-vous expliquer à la Commission comment vous avez procédé à la confection de ce tableau?

R Eh bien, d'abord, ce sont des chiffres qui ont été fournis, des chiffres officiels qui nous ont été fournis par les corporations intéressées, comme on le dit, je donne la source du tableau; et puis ensuite, les chiffres qu'on avait, je crois, étaient à tous les deux ans, à partir de mil neuf cent quarante-six (1946), mil neuf cent quarante-huit (1948), mil neuf cent cinquante (1950), mil neuf cent cinquante-deux (1952), etc., jusqu'à mil neuf cent soixante (1960). On a pris les revenus bruts annuels moyens, c'est-à-dire le revenu brut total divisé par le nombre effectif de pilotes, revenu brut annuel moyen, et puis on l'a mis en indice pour le rendre relatif et comparable, en prenant comme année de base, l'année mil neuf cent quarante-huit (1948), pour l'excellente raison qu'on avait les données à tous les deux ans, on a pris mil neuf cent quarante-huit (1948)



comme année de base pour les fins de la construction même des indices.

Maintenant, ceci, je tiens à le souligner, n'affecte pas la valeur des données aucunement, parce que, vous savez tout aussi bien que moi qu'un indice est essentiellement quelque chose de relatif, ce qui fait qu'on pourrait prendre n'importe quelle année de base et voir tout de même un "trend", une progression, ou enfin, l'effet contraire.

Donc, on a pris mil neuf cent quarante-huit (1948), et ça nous a donné, mis en indice, les revenus bruts annuels moyens et une idée de l'ordre de grandeur de progression de ces revenus-là depuis environ 15 ans.

Q Et quels commentaires avez-vous à faire en rapport avec les indices mêmes auxquels vous arrivez?

R Eh bien, c'est que toujours sur le tableau 4?

Q Oui,

R En rapport avec les indices mêmes, eh bien, c'est que le revenu brut annuel moyen des pilotes du St-Laurent Central,par exemple, ou du Bas St-Laurent, ont environ triplé depuis mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960), mais on verra, avec les autres tableaux comparés, comment ceci se tient, et on compare par rapport à certains autres indices qu'on a aussi construit pour fins de comparaison.



Q Si on constate une progression générale à la hausse pour mil neuf cent quarante-six (1946), est-ce que d'après vous cette progression apparaît comme régulière, ou s'il y a des fluctuations assez substantielles dans la progression ou le rythme de la progression?

R Oui, il y a des variations assez remarquables, je pense bien, dans la progression des revenus de pilotes et ceci s'explique, je crois, étant donné l'activité qui peut être oscillante dans le commerce international, d'une année à l'autre.

Ensuite, ce ne sont pas des gens à salaire, ce qui fait qu'il n'y a pas une stabilité et une constance dans le revenu, comme ceux qui sont dans les secteurs rémunérés, salariés de l'économie.

Je pense que ceci explique assez bien qu'il y ait des années hautes et des basses, et finalement, évidemment, quand on étudie des séries comme ça, vous avez toujours le "trend" principal, la tendance centrale, et alors, ça, les variations annuelles ou périodiques, la tendance centrale est à l'accroissement.

Q En parlant de périodes, pourriez-vous expliquer comment il se fait, ou peut-être à votre avis que vous avez quelques exemples, de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent cinquante-deux (1952), même en mil neuf cent cinquante (1950), pratiquement un doublement dans l'indice, je pense que c'est de 65.19 à 129.7 en mil neuf cent cinquante (1950), et mil neuf cent cinquante-deux (1952), pour les pilotes du St-Laurent



Central, alors que de mil neuf cent cinquante-deux (1952) à mil neuf cent soixante (1960), la progression n'apparaît plus que de trente points, comparativement à la progression antérieure, pratiquement de soixante et quinze points, quatre-vingts points.

Est-ce que ceci s'explique, à votre avis, par le fait que durant toutes les années de guerre, vous avez eu une espèce de demande comprimée, si vous voulez, des besoins des pilotes, des besoins des services des pilotes et que vous avez eu une espèce de dégagement, à la fin de la guerre, ou si c'est pour d'autres raisons? Est-ce que c'est comme ceci que vous interprèteriez cette modification?

R A première vue, c'est comme ça que je l'interprèterais, parce que vous avez eu un dégagement sur le plan des salaires, des prix, après la guerre, ce qui fait que le gouvernement fédéral a été obligé de refaire son indice de base pour les prix, qu'il avait depuis mil neuf cent quarante-neuf (1949), alors que l'indice était mil neuf cent trente-neuf (1939).

Donc, vous avez eu une hausse en flèche, et vous avez eu des récessions économiques assez importantes, et une certaine fluctuation sur toute l'économie, à partir de mil neuf cent cinquante (1950), enfin, ça s'est fait sentir aux Etats-Unis en mil neuf cent cinquante (1950), avec la guerre de Corée, il y avait eu un fléchissement; c'est assez normal qu'il y ait une courbe accélérée vers le haut, pendant les quelques années

qui suivent immédiatement la deuxième grande guerre, et qu'ensuite cette courbe-là s'en aille un petit peu plus douce pour les années actuelles.

Q Et à votre avis, est-ce que cette courbe, cette flèche pour les premières années d'après la guerre est sensiblement comparable ou analogue, si on peut dire, à la courbe générale de l'économie durant cette période de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960)?

R Je crois qu'en gros, on pourrait peut-être dire que c'est assez semblable, quoiqu'il faudrait faire remarquer par exemple tout de même que sur le plan des salaires, des secteurs salariés, je pense que je le mettrais, pour ma part, sur le plan des secteurs salariés; vous avez tout de même une augmentation assez constante des revenus de la part des salariés, des secteurs salariés.

Q Si vous voulez, passons au tableau 5 qui apparaît à la page 85 du volume français et 82 du volume anglais, qui s'intitule: "Indices des moyennes hebdomadaire de salaire dans neuf principales industries du Québec, ainsi que des revenus bruts annuels moyens des pilotes du Bas St-Laurent et du St-Laurent Central pour les années 1946 - 1960," 1948 étant l'indice à 100. Vous indiquez comme source les débats de la Chambre des Communes?

R Oui.

Q Et est-ce que ce tableau était au complet dans le rapport des débats?

R Oui, il était tel quel. Tout ce que j'ai fait, je l'ai mis en indice, j'ai pris les chefs absolus.

Q Et quelles sont les principales observations ou commentaires que vous avez à faire en rapport avec les chiffres qu'on trouve dans les indices que vous avez mentionnés dans ce tableau 5?

R Bien, ça c'est un exemple, ce tableau-là, il y en aura d'autres qui viendront plus tard, mais c'est la moyenne habdomadaire des salaires dans neuf principales industries du Québec.

J'ai mis ça en indice en prenant l'année mil neuf cent quarante-huit (1948) égale 100, et puis on remarque que pour le Québec, dans les neuf principaux secteurs industriels, la progression a été relativement constante d'une année à l'autre, avec très grande stabilité, en somme, dans cette augmentation-là.

Les salaires sont passés - les salaires hebdomadaires sont passés en mil neuf cent quarante-six (1946) de 82.9, ils sont arrivés à 194.0 en mil neuf cent soixante (1960).

Alors que dans le cas des indices du service de polotage, eh bien, vous avez des flustuations, à un moment donné 167.5, ça tombe à 154.6, et ça se maintient là, ça hausse à 199.9, ça descend à 188.8, alors que dans le cas des salaires, l'augmentation a été relativement constante vers le haut.





On sait fort bien, en économie de travail, que les salaires industriels, c'est un des derniers facteurs à baisser en cas de conjoncture défavorable.

On parle toujours de la viscosité du salaire, puis une fois qu'elle est atteinte, vous avez les pressions des groupes syndicaux qui font que ça se maintient; c'est presqu'impensable de baisser les salaires.

Et si on ne peut pas les augmenter dans des périodes d'accélération, pour diverses raisons psychologiques, sociales, etc., eh bien, on peut attraper ce qu'on appelle des bénéfices marginaux, des avantages sociaux qui compensent pour l'augmentation sur le salaire comme tel. De toute façon, c'est constant.

Q Alors, vous notez en particulier une tendance constante à la hausse des salaires dans le domaine industriel?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y a quelque signification ou quelque interprètation à donner à cette tendance de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent quarante-huit (1948), de 82.9 à 100 dans le domaine industriel alors qu'il est de 65 à 100 dans le domaine du pilotage sur le St-Laurent.

R Bien, c'est que je pense que immédiatement après la dernière guerre, les contrôles n'ont pas été élargis tout de suite, je ne sais pas exacte-





ment quand ils l'ont été, mais il y a eu un certain décalage de temps, alors que dans le cas du commerce maritime, eh bien, évidemment, là, tout de suite, ça signifie probablement une augmentation considérable du trafic maritime, et ça peut expliquer évidemment une progression assez rapide dans un court espace de temps.

Q Si je comprends bien, ces tableaux que nous avons étudiés jusqu'à date réfèrent au revenu moyen brut des pilotes, mais sans aucune référence que ce soit à ce que vous venez de mentionner: Le fardeau de travail.

R Non, aucune référence, il n'y a rien de cité là-dessus.

Q On s'en tient simplement au revenu brut, à la fin de l'année, pour les pilotes?

R Simplement les revenus, tels que je les ai trouvés dans les statistiques, je les ai mis en indice comparé.

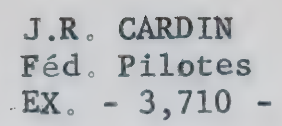
Q Le tableau 6, à la page suivante, intitulé " Indice général des salaires moyens au Canada et indice des salaires moyens dans le transport par eaux au Canada pour les années 1945, 1960," et 1949 étant 100, et est-ce que ce tableau est encore tiré de documents officiels?

R Ah oui, c'est tiré - la source est indiquée au bas: taux de salaires, traitements et heures de travail, 1961, rapport numéro 44, Ottawa.

Q Alors, quel est le sens du tableau, et quels sont les points importans que vous aimeriez à





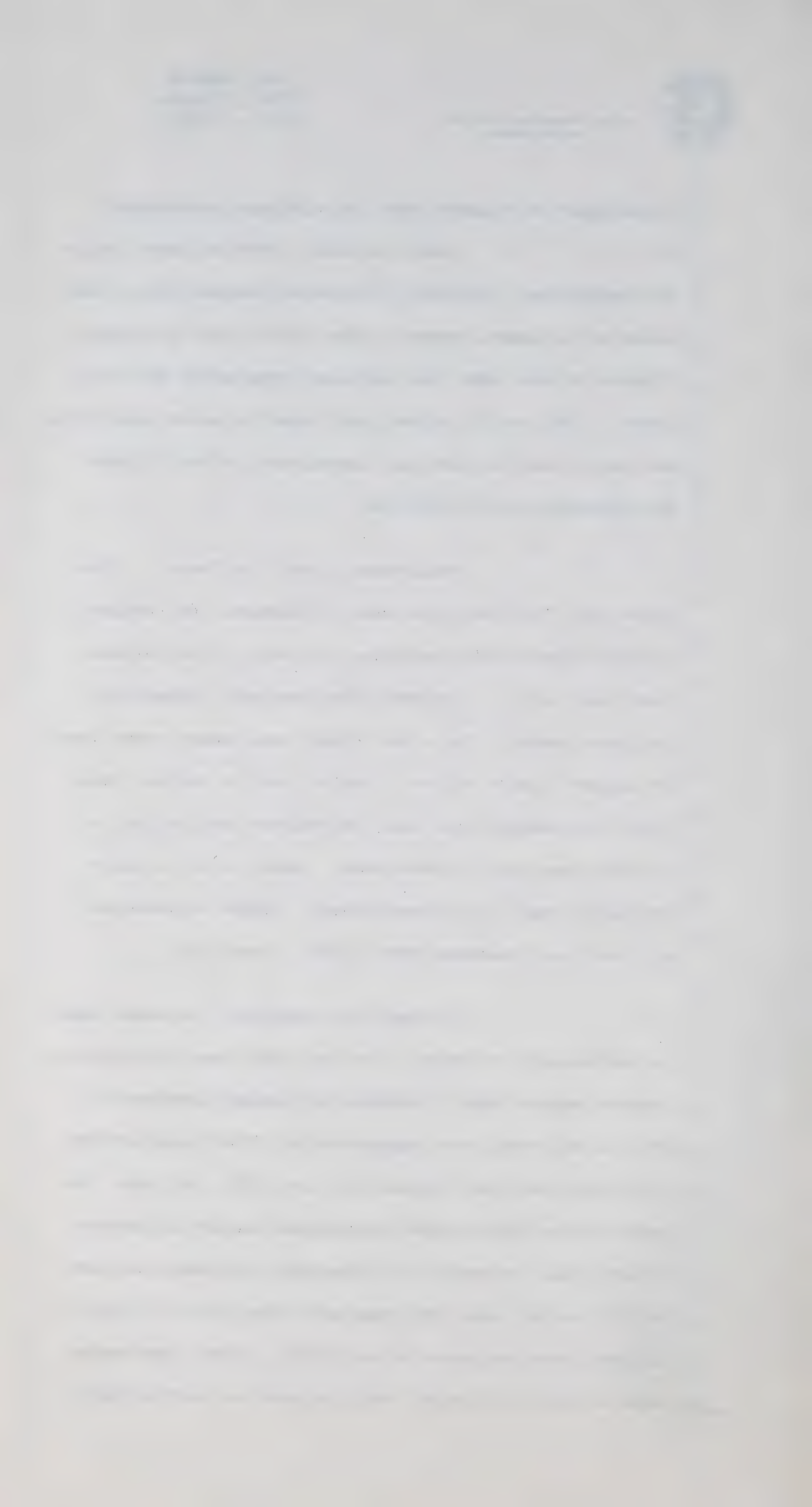


y souligner en rapport avec les tableaux antérieurs?

R Bien, en fait, c'est un autre indice de comparaison, là aussi, l'année de bas est pris, 1949, parce qu'en somme, comme je vous ai dit tout à l'heure, l'année de base dans les tableaux comparatifs du D B S, c'est: 1949, et la raison pour laquelle on en avait pris une autre dans les tableaux antérieurs, c'était faute de disponibilité de chiffres.

Maintenant, ceci n'affecte rien parce que j'ai bien pris soin, évidemment, de comparer l'indice général des salaires au Canada, c'est-à-dire, pour tous les - l'ensemble des secteurs industriels tels que donnés. Ca, c'est réduit exactement comme dans le rapport numéro 44, et l'indice pour le secteur industriel du transport par eau, un secteur particulier, et les deux sont sur la même base; donc, il n'y a aucun préjudice quant à la comparaison, l'année de base est mil neuf cent quarante-neuf (1949), donc 100.

Ce qui est important, je pense, dans ce tableau-ci, de noter, c'est qu'alors que les salaires annuels moyens dans l'ensemble du Canada passaient de 69.3 en mil neuf cent quarante-cinq (1945) pour arriver à 180 mil neuf cent soixante et un (1961), eh bien, les salaires des différentes occupations ou des différents métiers dans le secteur du transport par eau passaient de 67.6 en mil neuf cent quarante-cinq (1945) à 199.5 à mil neuf cent soixante et un (1961), ce qui représente tout de même 19.5 points de plus pour ce secteur parti-



culier que sur la moyenne pour l'ensemble de l'industrie canadienne.

C'est assez intéressant de noter, je crois, ceci, parce que tout de même, le service de pilotage s'exerce justement dans un secteur du transport par eau, et on peut voir que l'accroissement a été relativement considérable, surtout dans les dernières années, pour ce secteur-là.

C'est pour ça que j'avais tenu à comparer l'indice général, et la progression particulière d'un secteur qui nous intéresse forcément.

Q Et, encore une fois, on constate dans ce tableau, n'est-ce pas, une progression régulière à la hausse?

R Ah oui.

Q A la fin de toutes les années?

R Oui.

Q On ne constate pas de fluctuations que vous venez de mentionner antérieurement dans les revenus, indices de revenus des pilotes?

R Non, absolument pas.

Q Le tableau 7, page 88 du texte français et à la page 84 du texte anglais: "Indices des taux mensuels moyens de salaires pour l'occupation de 'premier officier', au Canada et pour la région de l'Atlantique et du Bas St-Laurent, ainsi que des revenus bruts annuels moyens des pilotes du St-Laurent Central et du Bas St-Laurent pour les années mil neuf cent qua-



rante-six, mil neuf cent soixante (1960)," année de base mil neuf cent quarante-huit (1948) égale 100.

Pourriez-vous expliquer à la Commission la source de cette information et comment vous avez confectionné ces indices, et l'interprétation à leur donner?

R Bien, c'est encore la même source: Taux de salaires, traitements et heures de travail au Canada.

Maintenant, dans le cas des salaires mensuels moyens de la fonction de premier officier, au Canada en général, dans l'Atlantique, et le Bas St-Laurent en particulier, là, j'ai été obligé de prendre, évidemment, non seulement la publication de mil neuf cent soixante et un (1961), mais toute la série partir de mil neuf cent quarante-cinq (1945), mil neuf cent quarante-six (1946), annuelle, bureau de publication fédéral, et là dessus, on a pu trouver les salaires en chiffres absolus pour cette occupation particulière, et la mettre en indice à la fin, parce que les deux taux étaient directement donnés, c'est-à-dire, les salaires étaient directement donnés, et nous avions simplement à les prendre dans la publication, dans les différentes séries, pour le Canada en général, et ensuite pour un cycle particulier qui me semblait représentatif et comparable, étant donné qu'on avait les sections de pilotes du St-Laurent Central et du Bas St-Laurent.

Donc, on a comparé ça, on a mis ça



en tableaux pour le Canada en général, une fonction particulière, premier officier est passé, en mil neuf cent quarante-six (1946) de 81.1 à 208.6 en mil neuf cent soixante (1960); et pour la région de l'Atlantique et du Bas St-Laurent plus particulièrement, la progression est encore plus flagrante, si on prend les deux points extrêmes, c'est-à-dire 65.2 en mil neuf cent quarante-six (1946) à 198.8 en mil neuf cent soixante (1960). Eh bien, vous avez ici les indices des pilotes des deux circonscriptions en question.

Tout ce que je peux dire, en tout cas, tout de suite, là-dessus, c'est qu'on voit tout simplement que les revenus bruts annuels moyens des pilotes sont en proportion avec l'accroissement dans les autres - dans le même secteur, et pour certaines occupations dans ce secteur-là, d'autres occupations.

Q Sauriez-vous me dire si les chiffres absolus que vous avez trouvés comme revenu de premier officier, par exemple, dans les publications fédérales, sont des chiffres qui contiennent l'augmentation depuis mil neuf cent quarante-six (1946) des bénéfices d'appoint ou bénéfices marginaux?

R Non, c'est seulement les salaires, ce sont les salaires; les bénéfices d'appoint, c'est en plus.

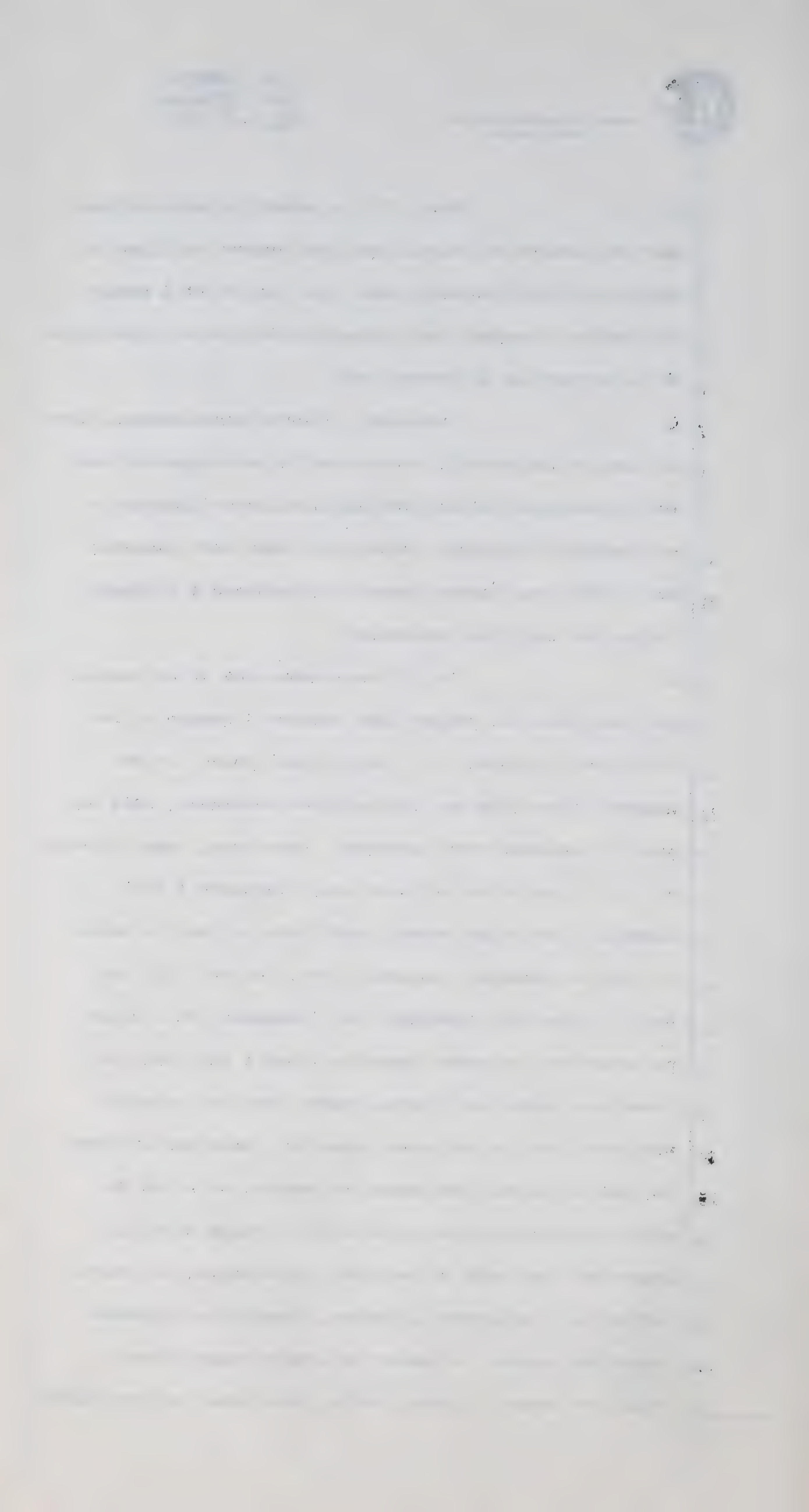
Q Alors, l'indice que vous avez de 81 à 208 n'inclut pas l'évolution qui aurait pu survenir depuis mil neuf cent quarante-six (1946) dans les bénéfices marginaux?



R Non. Il y a aussi le raccourcissement des heures de travail qui peut entrer en ligne de compte de bénéfices marginaux, qui, au fur et à mesure des années, accapare une proportion de plus en plus forte de la proportion du revenu, etc.

Q Justement, à votre connaissance, dans le domaine industriel, est-ce que la part apportée dans les conventions collectives aux bénéfices d'appoint a eu tendance à augmenter depuis mil neuf cent quarante-six (1946), par rapport même à la tendance à l'augmentation des salaires eux-mêmes?

R Là, je vous avoue que je ne saurais pas vous dire les proportions exactes à savoir si les bénéfices d'appoint..... jusqu'à quel point ils ont augmenté plus vite que les salaires eux-mêmes, mais on peut le présumer très fortement, parce que, comme je vous ai dit, à partir de mil neuf cent cinquante (1950), l'économie s'est relativement stabilisée, à tout le moins, le taux de chômage a augmenté, etc., ce qui fait que dans les secteurs syndiqués de l'économie, on n'a pas pu permettre de hausse comme on l'avait fait dans les premières années de l'après guerre, sur les salaires nominaux, sur les salaires comme tel, mais par ailleurs, le coût de la vie continuant de monter, on a usé de certains détours qu'on appelle les "fringe benefits": augmenter les fonds de pension, par exemple, la contribution de l'employeur là-dedans, étendre les vacances annuelles payées, le nombre de congés statutaires à rémunérer durant l'année, enfin, vous avez tout une série





qu'il serait trop longue d'énumérer ici, de bénéfices marginaux, et qui se sont développés très considérablement depuis une dizaine ou une quinzaine d'années. Ca, c'est dans tous les "text books" en relations industrielles, et on peut le constater d'après les statistiques.

Actuellement, si je ne me trompe, je pense que ce qu'on appelle les "fringe benefits" ou les avantages marginaux, les surplus de salaires qui n'en sont pas comme tels, normalement, représentent un cinquième des coûts de travail des employeurs.

Q Vous voulez dire que 20% du coût du travail passerait en...

R Passerait en bénéfices marginaux, et la proportion tend à augmenter de plus en plus.

Q Et dans ces bénéfices d'appoint, j'imagine que vous inclueriez aussi toute réduction dans la durée de la semaine de travail?

R Bien, c'est un autre facteur que je n'inclus pas dans les bénéfices d'appoint; c'est un autre facteur qui a joué, et qui est mentionné, je pense, dans le chapitre précédent lorsqu'on parle de la réduction graduelle des heures de travail au Canada et dans le Québec; je pense que j'ai deux tableaux là-dessus, qui parlent de la réduction graduelle, qui est partie de mil neuf cent quarante-cinq (1945), en moyenne, de 45 heures par semaine pour l'indice des secteurs industriels, et on est arrivé à 40.1, je pense; en tout cas, on verra les chiffres.



Q Ceci n'entre pas comme bénéfices d'appoint dans les calculs, cette diminution des heures de travail?

R Non, on ne considère pas ça comme un bénéfice marginal; c'est simplement un avantage négocié en même temps que les salaires, par exemple.

Q Les bénéfices sociaux, par ailleurs, comme: assurances-maladie...

R Ah oui.

Q Est-ce que ça entrerait dans les bénéfices d'appoint?

R Oui, lorsque, évidemment, c'est au moins en partie payé par l'autre partie, c'est-à-dire par l'employeur.

Q Par ailleurs, cette tendance, cette évolution, cette accentuation de la part prise par les bénéfices d'appoint dans les revenus, est-ce qu'elle apparaîtrait quelque part dans le domaine du pilotage?

R Je m'excuse, là, je n'ai pas saisi.

Q Est-ce que vous avez - est-ce qu'il y a quelque - est-ce que l'augmentation qu'on constate dans le reste de l'économie, en faveur des bénéfices marginaux, vous pouvez la constater dans le domaine du pilotage?

R .....

Q Est-ce qu'il y a quelque base sur laquelle vous pouvez calculer les bénéfices marginaux, dans le domaine du pilotage?

R .....

Q Est-ce que vous avez trouvé dans cette étude, contribution des employeurs au fonds de pension, contribution à l'assurance-maladie?

R Des pilotes?

Q Des pilotes, oui.

R Non.

Q Alors, tout ce que je peux souligner, c'est, si je comprends bien, dans la première partie, vous avez tenu compte - dans tous ces tableaux, vous n'avez tenu compte que du salaire?

R Oui.

Q Alors que dans le cas du premier officier, par exemple, il y a tout l'aspect de bénéfices d'appoint, bénéfices marginaux?

R Ah, c'est sûr que ce n'est pas inclus là-dedans.

Q Et qui, de toute façon, ne s'appliqueraient pas dans le domaine des pilotes?

R Non, forcément, parce que ce sont eux qui prennent soin de leur administration de leur corporation, et de leur fonds de bienfaisance ou de pension, enfin, je ne sais pas.

Q Et est-ce que c'est ces constatations-là qui vous font dire au paragraphe 216, et je cite: "Lorsqu'on songe, par exemple, qu'environ 20% des revenus des travailleurs salariés (coûts du travail) sont consacrés à ce qu'on appelle en anglais les 'fringe benefits', (les bénéfices d'appoint aux salaires) sous formes de vacances payées, de congés statutaires rémunérés, d'assu-





rances collectives de toutes sortes, de caisses de retraite, etc., il nous faut conclure que la position relative des pilotes à ce sujet reste en-deçà du progrès réalisé dans les autres secteurs de l'économie," est-ce que c'est sur la base...

R Oui, c'est sur la base de ça, et peut-être justement, quand on calcule les rapports de salaire de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960), soit pour l'indice du Canada, ou pour un indice industriel ou professionnel donné, et qu'on calcule les salaires nominaux et tous les avantages qui ne sont pas du salaire comme tel, mais qui sont tout de même du revenu d'une certaine façon, différé ou non, comme les fonds de pension, etc., ce qui fait que nécessairement, dans le cas des pilotes, eh bien, comme dans le cas des autres professionnels, eh bien, c'est qu'ils sont dans une situation relativement inférieure à ce point de vue là.

Q Je note qu'au paragraphe 217, vous référez àl'âge relativement avancé des pilotes lors de leur admission dans la profession, et que toute cette période d'apprentissage sur laquelle des statistiques sont produites ailleurs dans le mémoire constitue une période considérée en pratique comme sans revenu; est-ce que ceci a quelque influence quant aux déclarations que vous avez faites antérieurement, et particulièrement quant au paragraphe précédent?

R C'est bien sûr, la période d'appren-



tissage, vous voyez, le revenu global d'un individu se calcule aussi en partant du nombre des années actives de cet individu-là, ce qui fait que si la période d'apprentissage est longue, les études, etc., pour accéder à tel degré, telle profession, eh bien, c'est autant d'années actives qui sont perdues du point de vue revenu comme tel, et ceci est important, c'est toujours calculé, c'est que quand on veut essayer de déterminer des taux de salaire pour des professions données, par exemple, j'ai fait des études dans le cas des instituteurs, ces choses-là, et puis, on est d'accord pour en quelque sorte articuler l'augmentation des traitements en fonction de l'augmentation du nombre des années d'étude, parce que nécessairement, il se perd des revenus, pour atteindre un brevet A ou B ou C, il doit avoir tel salaire, justement parce qu'il a étudié pendant tant d'années de plus, comme si c'était un capital placé à 8%, quelque chose comme ça, et je crois que ceci, c'est tout à fait normal, comme ça se fait dans les professions libérales, c'est que les revenus sont plus forts, mais la période active est plus courte, étant donné la longueur de la période d'étude, il faut qu'il y ait compensation parce que ces années ne sont jamais rattrapées, finalement.

ADVENANT 12:45 HEURES P.M., LA COUR
EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -



Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.





CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le neuvième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JEAN-REAL CARDIN -
TEMOIGNAGE CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Cardin, à l'ajournement, vous aviez souligné le facteur retard à gagner dû à l'apprentissage ou à l'entraînement comme étant un élément dont vous devez tenir compte dans l'évaluation des gains éventuels des pilotes. Est-ce que je résume bien...

R Oui.

Q ... la situation. Je note que dans le mémoire, aux paragraphes 218 et suivants, vous abordez des questions qui nous touchent beaucoup de plus près, savoir les revenus des professionnels, et à la page 90

du texte français, ainsi qu'à la page 87 du texte anglais, vous dressez un tableau intitulé " Indices des revenus nets annuels moyens de certaines professions libérales au Canada et des revenus bruts annuels moyens des pilotes du Bas St-Laurent et du St-Laurent pour les années mil neuf cent quarante-six (1946), mil neuf cent soixante (1960)," mil neuf cent quarante-huit (1948) étant toujours l'année de base établie à 100.

Est-ce que vous pourriez faire un certain nombre de commentaires quant au mode de confection, à la source et au mode de confection, et l'interprètation à donner à ce tableau?

R Bien, quant à la source de ce tableau-là, elle est indiquée au bas; c'est ce qu'on appelle en anglais les "taxation statistics, " pour les années mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960), publication du bureau fédéral de la statistique d'Ottawa, et là, en faisant le relevé des publications annuelles des statistiques fédérales du revenu, nous avons compilé les revenus nets de différentes professions libérales, entre autres: médecins et chirurgiens, avocats et notaires, ingénieurs et architectes, dentistes, et nous avons inclus au bout, à droite, les indices que nous connaissions déjà pour les deux circonscriptions de pilotes du St-Laurent Central et du Bas St-Laurent, l'année de base pour tous, pour toutes les catégories, c'est mil neuf cent quarante-huit (1948) égale 100, et les revenus en chiffres ab-

solus, en dollars, les revenus moyens des différentes professions ont été mis en indices, encore une fois, pour pouvoir voir la progression des revenus de ces différentes professions libérales-là.

Ainsi, eh bien, on voit que de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960), les médecins-chirurgiens sont partis d'un indice de 90.2 et ont évolué vers un indice de 197.2 en mil neuf cent soixante (1960).

Les avocats et notaires, eh bien, de 78.5 à 175.6 , etc.

Dans certains cas, comme dans le cas des ingénieurs et architectes et des dentistes, ç'a grimpé considérablement, de 80.2 en mil neuf cent quarante-six (1946) à 210.1 en mil neuf cent soixante (1960) pour le cas des ingénieurs-architectes, et dans le cas des dentistes, de 98.3 à 226,8.

Nous nous sommes limités à ces professions-là parce que ce sont celles pour lesquelles les statistiques étaient relativement complètes dans les rapports du B F S, qui à notre sens, pouvaient se comparer peut-être le mieux avec la profession du pilotage.

Evidemment, le tableau pourrait peut-être être plus complet en incluant peut-être certaines professions nouvelles, mais je crois que ces professions traditionnelles-là donnent un excellent



indice, en somme, de ce qu'a été l'évolution des revenus des différentes professions typiques.

Et si on voit la progression des pilotes pour les deux circonscriptions, de 65.1 en mil neuf cent quarante-six (1946), à 188.8 en mil neuf cent soixante (1960), dans le cas des pilotes du St-Laurent Central, et dans le cas des pilotes du Bas St-Laurent, jusqu'à 208.2, nous voyons que ça se compare assez bien avec la progresssion des revenus de certaines autres professions libérales, celles qui sont indiquées là, à partir, toujours, de l'année mil neuf cent quarante-huit (1948) égale 100. C'est très comparable.

Q Corrigez-moi si je fais erreur, mais il me semble que les pilotes soient la seule profession dans la liste que vous avez énumérée, pour qui l'indice a subi des fléchissements occasionnels, en particulier de mil neuf cent cinquante-quatre (1954) à mil neuf cent cinquante-six (1956) pour le Bas St-Laurent, et de mil neuf cent cinquante-six (1956) à mil neuf cent cinquante-huit (1958) pour le St-Laurent Central.

R Oui.

Q Il ne semble pas qu'il y ait de fléchissement analogue dans aucune des autres professions é numérées?

R Non, dans les autres, si on examine le tableau attentivement, je pense qu'on ne peut pas



déceler, sauf par exemple dans le cas des avocats et notaires, je pense qu'en mil neuf cent cinquante (1950), il y a 116, et en mil neuf cent cinquante-deux (1952), 110; mais ensuite, ça fait un bond à 143. Mais je pense que c'est le seul exemple que je peux voir ici, c'est le seul exemple de fléchissement, alors que c'est assez constant, ce fléchissement-là, général presque, dans le cas des pilotes des deux circonscriptions envisagées.

Q Je constate - il y a deux problèmes que j'aimerais soulever, et sur lesquel j'aimerais avoir vos commentaires: Tout d'abord, le fait que vous préparez d'une part un indice de revenu net pour les professions libérales, et de revenu brut pour les pilotes.

Est-ce que cette comparaison, ce tableau peut quand même se justifier, même en acceptant cette différence de base pour l'indice?

R Ah, certainement, parce que les indices sont des choses, comme j'ai dit ce matin, essentiellement relatives; ce sont des chiffres relatifs.

Dans le cas des différentes professions libérales envisagées ici, c'était des revenus net, c'est-à-dire: Le revenu brut moins, dû à l'exercice de la profession, moins les dépenses de bureau, etc., toute une série d'items qui sont entrés d'ailleurs plus bas dans le rapport, et puis qui font que ce qu'on a pour eux, ce sont des revenus net. Donc, je les ai pris tels quels, évidemment, pour m'aider - je pense que



c'est beaucoup plus réaliste de prendre les revenus net, d'ailleurs, dans le cas des professions libérales.

Par contre, dans celui des pilotes, on a pris les revenus bruts, parce que c'est les statistiques que j'avais, et puis..... mais tout de même, comme j'ai dit déjà à ce point de vue là, je pense que les statistiques du pilotage en souffrent peut-être un peu de désavantage, tout de même, par rapport à celles des autres professions, puisque celles-là sont brutes et les autres sont nettes; il faudrait défalquer sûrement une certaine proportion pour arriver à quelque chose de très objectif.

Q Est-ce que vous référez à ce moment à ce que vous avez dit antérieurement, je pense que cette augmentation dans les coûts d'administration, par exemple qui, avez-vous dit, avaient passé, semble-t-il...

R De 1.5 en mil neuf cent quarante-six (1946) à 4% en mil neuf cent soixante (1960).

Q Est-ce que ceci aurait eu pour effet d'augmenter les indices mentionnés dans le cas des pilotes au tableau 8?

R Bien, évidemment, si on défalquait ceci de 1.5 à 4, ça se trouverait à minimiser ou à réduire, peut-être, les indices de 188.8 ou 208.2, trois points pour chacun, ce qui n'a pas été fait, mais tout de même, ce que j'ai mentionné, je pense, en toute objectivité, dans le paragraphe, entre autre dans les



paragraphes 220 et 221, à la page 91, il y a les frais de transports, subsistance à l'extérieur du domicile qui, dans certaines circonscriptions, comme il est dit au paragraphe 221, peuvent représenter quelque chose d'assez substantiel, et qui est compté d'ailleurs dans les dépenses des autres professions et qui ne l'est pas dans le cas des pilotes, étant donné que nous avons pris les revenus bruts.

Q Maintenant, je pense que les chiffres obtenus en tant que ce qui concerne le revenu brut sont des chiffres, à toutes fins pratiques, disons, incontestables. Ce sont des chiffres officiels du ministère en ce qui concerne le montant reçu et ainsi de suite, et il est par ailleurs évident que si les chiffres en rapport avec les revenus nets les professionnels sont officiels dans les "taxation statistics", je pense bien que ce n'est pas passer des réflexions désavantageuses contre les professionnels en disant que les chiffres de revenus bruts qui apparaissent dans la "taxation statistics" doivent précisément quand même avoir tendance à être aussi bas que possible, comme revenu net.

Si je comprends bien, les "taxation statistics" sont basés, effectivement sur les rapports d'impôt des individus?

R Exactement. Ca, j'ai oublié de mentionner ça tout à l'heure, mais vous l'avez très bien souligné vous-même, c'est que dans le cas des pilotes,

c'est quelque chose qui, je crois, est très objectif, c'est presque mathématique; alors que dans le cas des statistiques du bureau fédéral, eh bien, là, c'est fondé sur les rapports d'impôt, et puis, nécessairement, eh bien, il y a peut-être une certaine minimisation qui normalement est faite.

Q Oui, mais étant donné que vous avez mis ceci en indice, est-ce que ç'a quelqu'importance, cette minimisation, est-ce que ç'a de l'importance lorsque vous faites un indice, à savoir si vous répartissez de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960), vous dites que l'indice est toujours relatif?

R Oui.

Q Est-ce que ç'a quelqu'importance quand même, le fait que les items mentionnés sur le revenu des professionnels, le revenu net des professionnels a tendance à être minimisé dans la documentation officielle du gouvernement?

R Bien, ç'a moins d'importance, je crois que le tableau est tout de même assez objectif, en dépit des lacunes de la statistique fédérale, parce que, justement, les indices sont essentiellement relatifs, et le but, je pense bien, de ce tableau-là, en somme, c'est de montrer plutôt une progression en pourcentage qu'une prograssion en chiffres absolus.
Ca, c'est entendu, et c'est pour ça que je le considère très valide.



Maintenant, évidemment, il peut y avoir des variantes dans les défauts annuels de compilation, mais ça, c'est un impondérable, et on n'y peut absolument rien.

Q En somme, est-ce que j'aurais raison de dire que les seuls facteurs qui pourraient influençer ceci, c'est ce que vous avez mentionné: Variations dans les facteurs de compilation, ou encore malhonnêteté croissante des professionnels en faisant leur rapport d'impôt par rapport à mil neuf cent cinquante-six (1956)?

R Ce qu'on ne peut pas présumer.

Q Si vous passez maintenant à la page 92 du texte français, paragraphe 223, page 86 du texte anglais, vous abordez là la question de la productivité.

R Oui.

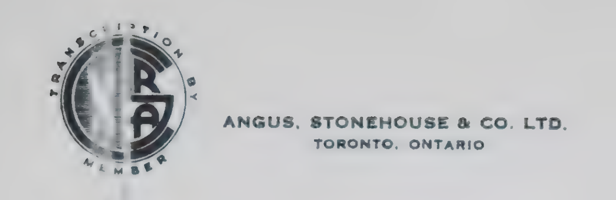
Q Pourriez-vous définir, pour les fins de la Commission, ce que vous entendez par cette partie et ce mot "productivité" en l'occurence?

R Voulez-vous une définition de la productivité ...

Q Tel que vous l'avez employé ou utilisé dans cette section?

R Bien, la productivité, d'abord, la notion générale, je pense que c'est assez nécessaire pour pouvoir comprendre ensuite l'application qu'on en a faite dans le cas des pilotes:

Il y a une différence entre "production" et "productivité." La production, c'est le chiffre



absolu, c'est-à-dire, on constate qu'à un moment donné on a produit tant de tonnes, ou on a fait de la production, tant d'unités.

Par ailleurs, la productivité, c'est un terme qui est, encore une fois, relatif; c'est une mesure, en quelque sorte, c'est-à-dire que pour un nombre donné, x d'unités productrices, par exemple des heures de travail, dans le cas du travail, on a produit pour une période donnée X, telle somme d'unités de produits finis.

Bon. Donc, quand on dit que la productivité augmente, par exemple, c'est toujours relatif à un grand nombre d'heures, hommes, travail, et à une grande période donnée pour arriver avec une production en chiffres absolus plus importante. Donc, c'est ça qu'on appelle la productivité.

C'est la mesure, en somme, la capacité de produire durant un temps de X ces mêmes unités concernées, ou le même nombre d'unités de travail concernées.

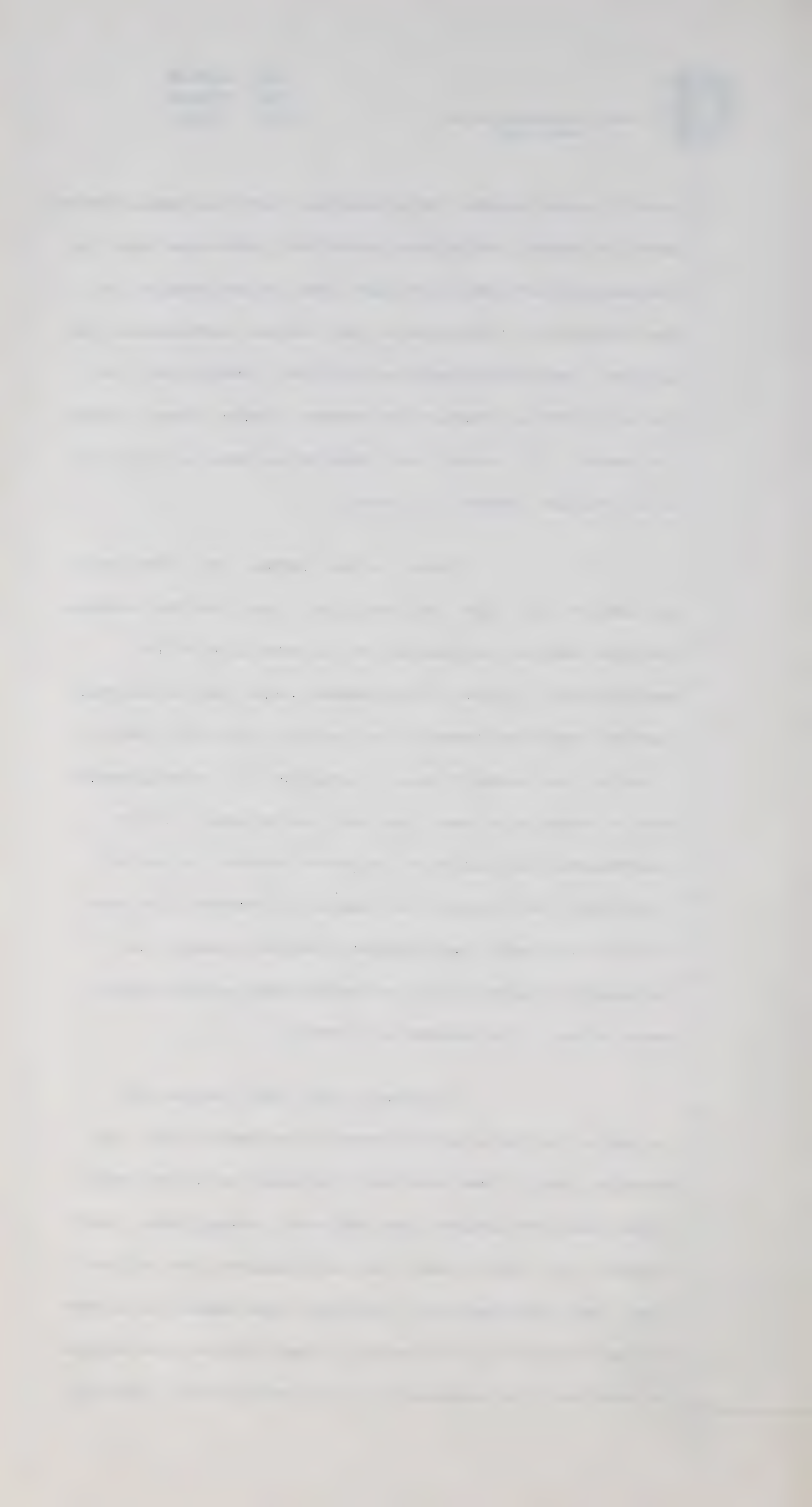
Dans le cas des pilotes, comme d'ailleurs dans toute étude, je pense, qu'on fait en matière de travail, de quelque nature qu'il soit, il est toujours bon de récoler non seulement les variations dans le revenu d'une profession ou d'un métier ou d'une industrie ou d'un secteur industriel donné, mais aussi de voir si ce revenu, en chiffres absolus, est en ligne

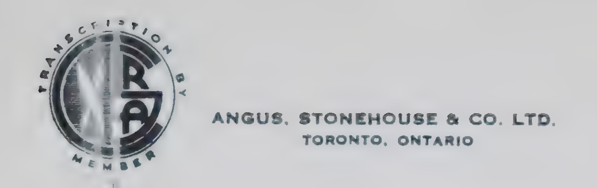


avec l'accroissement de production, avec la productivité, avec le nombre des unités produites, parce que sans ça, on pourrait arriver à un état très inflationnaire, si par exemple les salaires ou les revenus continuaient de grimper considérablement en chiffres absolus, et que par ailleurs la production demeure stable, donc, nécessairement, il y aurait une révolution vers la faillite d'un secteur industriel donné.

Donc, il est normal, et c'est pour ça que je l'ai fait, de compléter l'analyse des revenus par une analyse en général de la productivité des marchandises, parce qu'évidemment cette notion-là peut varier considérablement d'un secteur de travailleurs à l'autre, par exemple dans le domaine de l'enseignement que je connais un peu plus particulièrement, il est extrêmement difficile de toujours mesurer la productivité ou l'efficience de chaque professeur d'université ou de chaque instituteur d'école primaire ou secondaire, parce qu'ils ne produisent pas des unités mesurables; ils rendent un service.

Eh bien, même pour ces cas-là, on parle toujours tout de même de productivité; par exemple, sortir des étudiants de mieux en mieux qualifiés, avec les années, les méthodes pédagogiques améliorées, le fonds commun de connaissances, de culture, etc., qui s'accumulent; tous ces instruments-là aident les professeurs à différents titres à donner une espèce de service à la communauté, et à partir de ce fait-là,





on peut dire que la productivité du corps professoral augmente d'année en année, dû à ces facteurs et à certains autres que je ne mentionne pas, et pour tout de même arriver à une certaine appréciation indicative, à tout le moins. Eh bien, on greffe ça sur la productivité globale d'une communauté, par exemple si dans la majorité des secteurs industriels, la productivité globale s'accroît de trois pour cent (3%) par année, on peut dire qu'au moins la productivité s'était multipliée, comme le cas du corps professoral, même si on ne peut pas le mesurer quantitativement, dans le cas des pilotes, c'est encore mieux, à mon sens, comme mesures de productivité, que dans le cas de l'enseignement, parce qu'on a tout de même certaines mesures sur lesquelles on peut s'en remettre pour calculer ce qu'on appelle la productivité: On a le nombre de navires pilotés dans une période, on a la jauge de ces navires-là, les marchandises transportées, en somme, l'accroissement du trafic maritime qui peut tout de même se quantifier à une date ou à une autre, et enfin, arriver à une certaine productivité de X jauges par pilote dans telle période donnée, et c'est un peu en suivant la jauge que nous avons suivi là-dedans pour se donner au moins une idée assez indicative de ce qu'on appelle la productivité des pilotes se trouve à être.

Q Et est-ce qu'à votre avis les facteurs que vous avez mentionnés, le nombre de navires pilotés, jauge de ces navires, constituent des facteurs valables d'analyse de la productivité des pilotes?



R Evidemment, puisque je les ai utilisés, c'est mon humble opinion que ces mesures-là peuvent compter. Evidemment, on peut penser qu'à première vue la relation est assez tenue entre le travail qu'un pilote fait sur un petit navire ou un plus gros navire ou de différentes capacités, en tout cas, son travail, à première vue, peut sembler absolument le même.

Mais il faut bien se souvenir que quand on parle de productivité, on parle de résultat, comme par exemple dans l'industrie, les cas sont patents: Dans l'industrie, quand on calcule la productivité, ce facteur de travail, eh bien, ce facteur de productivité, c'est un résultat. On ne colle pas l'effort, on ne tient pas compte uniquement de l'effort plus ou moins grand qui a été donné par les individus qui travaillent, parce que souvent, un accroissement de productivité est dû aux changements technologiques dans l'industrie, et on a des machines améliorées où l'effort physique ou mental est moindre, mais le résultat quant à la production est beaucoup plus fort.

Or, on dit tout de même que la productivité du facteur travail, étant donné l'accroissement en capital plus grand, le capital atteint est par conséquent amélioré, grandi, et nécessairement, le facteur travail sous forme d'amélioration dérive une certaine proportion des revenus de cette production-là.



Donc, je crois, à partir de cette analyse-là qu'il est parfaitement justifiable d'utiliser le même raisonnement dans le cas des pilotes avec la productivité, le nombre de navires, à une plus grande vitesse, souvent, la jauge plus forte, aussi, et finalement le travail qu'un pilote fait, même sans effort peut-être supplémentaire, quoiqu'il y aurait peut-être des rapports à faire là-dessus, se trouve à augmenter leur productivité, et je pense que c'est une mesure objective.

Q Votre Seigneurie, avant de continuer, on attire mon attention sur le fait que le paragraphe 225 du texte anglais comporte certaines omissions dans la traduction.

Vous vous rappelez qu'au début des travaux de la Commission à Montréal, nous avions déclaré que le texte français est le texte officiel, mais que nous avions fait notre possible pour qu'il n'y ait pas d'erreurs dans le texte anglais, mais il nous arrive d'en trouver encore. Pour les fins de la Commission, je vais lire le texte français, et je demanderai aux interprètes de bien vouloir traduire au fur et à mesure. Alors, le texte français se lit:

"En ce qui a trait à la circonscription de Québec - Escoumains, le nombre de navires pilotés étaient de 1,921 en 1945, pour une jauge nette totale de quatre millions quatre-vingt-dix-neuf mille treize tonnes, alors qu'il atteignait 6,603 en mil neuf cent



soixante (1960) pour une jauge nette totale de vingt-neuf millions sept cent cinquante et un mille cinq cent quatre-vingt-quatre tonnes. Ce qui fait qu'en mil neuf cent quarante-cinq (1945), les navires pilotés de Québec aux Escoumains et vice versa, avaient une jauge nette moyenne de 2,132 tonnes/navires, alors qu'en mil neuf cent soixante (1960) la jauge nette moyenne s'établissait à 4,505 tonnes/navires.

Je note que vous avez produit un tableau intitulé: "tableau 9, nombre de navires et jauge nette des navires pilotés pour les circonscriptions de Montréal - Québec et Québec - Escoumains, année mil neuf cent quarante-cinq (1945), soixante ("60)." Ce tableau apparaît à la page 88 du texte anglais et 93 du texte français. Pourriez-vous dire à la Commission l'interprètation à donner à ce tableau et sa source?

R Bien, la source de ces chiffres est encore indiquée au bas: Annuaire statistique du Canada pour les années mil neuf cent quarante-cinq (1945), mil neuf cent soixante-deux (1962), service de pilotage. Ca, c'est une rubrique constante dans l'annuaire statistique du Canada; ce sont des chiffres officiels.

Maintenant, si nous avons pris les circonscriptions encore de Montréal - Québec et Québec - Escoumains, c'est que l'annuaire statistique du Canada - j'en fais la remarque, d'ailleurs, en renvoi infra-



paginaire, page 92, à la page précédente, au texte français, je ne donne pas de chiffres pour la circonscription de Montréal - Kingston - Ottawa avant mil neuf cent cinquante (1950), c'est-à-dire couvrant les districts de Montréal - Cornwall et Cornwall - Kingston. Donc, nous nous sommes, pour avoir la série complète, limités à deux pour cent (2%) encore.

Bien, ce que ça indique c'est que, vous le voyez ici comme moi, les navires pour la circonscription de Montréal - Québec, le nombre, en mil neuf cent quarante-cinq (1945), était de 3,623, en mil neuf cent soixante (1960), de 10,413, et la jauge nette, cinq millions neuf cent quelques mille tonnes, et trente-quatre millions six cent quelques mille tonnes en mil neuf cent soixante (1960), ce qui fait qu'on a eu une augmentation du nombre des navires pilotés de mil neuf cent quarante-cinq (1945) à mil neuf cent soixante (1960), d'environ trois fois, un peu plus, et dans le cas de la capacité, ç'a passé de cinq à trente-quatre, donc tout près de sept fois, six fois quelque chose.

Donc, augmentation considérable du nombre des navires pilotés, mais ce qui est encore important aussi de noter dans ce qu'on appelle la productivité, l'apport économique, si vous voulez, de la profession, eh bien, c'est la capacité moyenne de cargaison qui est de beaucoup accrue durant ces années-là, pour chaque navire.



Q Et vous mentionnez au paragraphe 226 que ces chiffres démontrent non seulement une augmentation considérable du nombre de navires pilotés, c'est-à-dire plus de trois fois le nombre de mil neuf cent quarante-cinq (1945) en mil neuf cent soixante-deux (1962) pour chacune des circonscriptions étudiées, mais aussi et surtout une capacité moyenne de cargaison de beaucoup accrue, durant ces années, pour chaque navire piloté. Vous ajoutez: Jauge nette presque doublée de mil neuf cent quarante-cinq (1945) à mil neuf cent soixante (1960), et plus que doublée pour celle de Québec aux Escoumains?

R Oui.

Q Je constate que le montant de la jauge - le total de la jauge est multiplié pratiquement par sept fois, dans chaque circonscription, et lorsque vous dites que la jauge nette est presque doublée, est-ce que vous référez à ce moment-là à la jauge moyenne des navires pilotés?

R Oui, évidemment, là, le chiffre de cinq millions neuf cent mille en mil neuf cent quarante-cinq (1945), et trente-quatre millions six cent mille en mil neuf cent soixante (1960), ce sont des totaux, et si vous divisez ça par le nombre de navires qui lui-même a augmenté, comme on l'a vu, d'environ trois fois, ce qui fait que la jauge nette moyenne, tenant toujours compte de l'augmentation du nombre de navires, a augmenté aussi, mais dans une moindre proportion, c'est-à-dire environ le double, plus ou moins, de celui de la circonscription étudiée.

Ceci fait qu'en somme chaque pilote qui travaille sur des navires d'une capacité plus grande se trouve forcément à donner un apport économique plus fort à l'économie, un peu comme n'importe quel facteur de travail, de travailleur qui travaille avec un outillage amélioré, et qui donne un apport plus considérable et qui, nécessairement, est inclus dans le coût du travail.

Q Et si nous passons maintenant au paragraphe 229 et au tableau 10 qui s'intitule: "Indices de la productivité moyenne des pilotes année mil neuf cent quarante-six (1946), mil neuf cent soixante-deux (1962), l'année mil neuf cent quarante-huit (1948) étant la base de 100, pourriez-vous nous dire comment vous avez procédé à la confection de ce tableau?

R Bien, comme pour tout indice de productivité, nous avons pris le nombre des unités de travail qui sont dans l'occurenceles pilotes effectifs de chaque circonscription, à chaque deux années: Mil neuf cent quarante-six (1946), mil neuf cent quarante-huit (1948), mil neuf cent cinquante (1950) etc., pour montrer la progression.

Il y avait 70.8 pilotes actifs, effectifs, si vous voulez, en mil neuf cent quarante-six (1946), alors qu'il y en avait, d'après le tableau, 115 en mil neuf cent soixante-deux (1962).

Et nous avons pris la jauge nette totale des navires pilotés par ces 70.8 pilotes effec-



tifs au cours d'une année, par exemple mil neuf cent quarante-six (1946), et nous l'avons divisé par le nombre de pilotes pour arriver à une jauge nette moyenne par pilote de 137,819.6, et cette jauge nette moyenne, nous l'avons mise en indice, en prenant pour base mil neuf cent quarante-huit (1948) égale 100, et puis, pour montrer tout de même la progression dans ce que nous avons appelé la productivité des pilotes effectifs de cette circonscription-là de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante-deux (1962), laquelle varie à partir de 94.2 en mil neuf cent quarante-six (1946) pour grimper jusqu'à 240.6 en mil neuf cent soixante-deux (1962). Et nous avons fait la même chose ...

Q Avant d'aller plus loin, Votre Seigneurie, j'attire votre attention sur le poste mil neuf cent soixante (1960), circonscription de pilotage de Montréal - Québec, nombre de pilotes effectifs, ça apparaît: 121.9. J'ai fait enquête, et il y avait 119 pilotes actifs dans la circonscription, à cette époque.

On m'informe cependant que les pilotes avaient la permission de reprendre leurs tours, et que ce système de reprise de tours, il est arrivé des pilotes, lorsqu'ils sont arrivés à faire la compilation, à la fin de l'année, les noms des pilotes revenaient sur le tour plus souvent qu'ils auraient piloté.

Alors, de toute façon, je demanderai

au secrétaire-trésorier de la Corporation, quand il viendra dans la boîte, d'expliquer ce qui en est; mais je donne simplement l'information à l'heure actuelle, quitte à ce que le secrétaire-trésorier l'explique.

LE PRESIDENT:
C'est la première fois qu'il y a plus de pilotes effectifs que de pilotes réguliers.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Si vous voulez poursuivre, monsieur Cardin.

R J'allais dire simplement qu'on a fait le même processus - on a suivi le même processus pour la circonscription de Québec - Escoumains, avec les chiffres que vous voyez là, et la source de ce tableau-là, c'est toujours l'annuaire statistique du Canada.

Ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris les chiffres qu'on nous a donnés, et on a aussi utilisé des statistiques officielles des circonscriptions de pilotage, pour compléter les données de la série.

Q Et, si je comprends bien, c'est ce tableau que vous avez utilisé en partie, à la fin du chapitre que vous avez produit sous forme de groupement?

R Oui.

Q Si vous voulez, nous y reviendrons.

R Oui.

Q Est-ce que vous avez des commentaires à faire quant au quantum de l'augmentation de la productivité des pilotes, la productivité individuelle des pilotes en regard de l'augmentation totale dans la jauge, durant cette période?

R Bien, comme vous le voyez là, au paragraphe 233, les chiffres qui sont étalés au tableau 10 représentent, je crois, au moins 10%, et même un peu plus, d'augmentation de productivité annuelle, dans le cas du pilotage, alors que les économistes sont d'accord pour calculer la productivité globale de l'économie canadienne aux alentours de 3.5 à 4%, annuellement. Evidemment, ce sont des chiffres assez gros, mais tout de même, qui sont indicatifs de la Fédération.

Q Je pense qu'à ce moment-là - est-ce que vous référez à ce moment-là à la productivité canadienne moyenne sur une période donnée?

R Annuellement.

Q Maintenant, n'est-ce pas que nous avons eu quand même des années en particulier où la productivité, apparemment, était supérieure à 4%?

R Supérieure, c'est un fait, mais au moment où j'ai fait ce travail-là, c'était l'accord à peu près unanime chez certains économistes que j'ai moi-même consultés pour ça, et on était d'accord que c'était environ le rythme moyen de croissanse.

Maintenant, ça, encore une fois, il



y a des variations de courtes périodes qui peuvent prendre naissance, nécessairement.

Q Et vous ajoutez, au paragraphe 234: "Il est bon de noter enfin, que le nombre des pilotes des circonscriptions étudiées, n'ayant pas crû de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante-deux (1962) dans la même proportion que celui des navires pilotés, il s'ensuit que l'accroissement de leurs revenus bruts annuels moyens est due, non seulement au trafic accru des voies maritimes et à la plus grande capacité des navires, mais qu'une bonne part de ces revenus plus grands est tout simplement imputable à une somme de travail plus considérable de la part de chaque pilote actif.

R Oui.

Q Pourriez-vous expliquer ça à partir des tableaux déjà produits?

R Oui, bien, si on compare par exemple le tableau 9 au tableau 10, dans le nombre des navires pilotés, ça varie de trois mille quelque chose à dix mille quatre cent treize; alors que dans les deux circonscriptions étudiées au tableau 10, présentées au tableau 10, le nombre des pilotes effectifs passe de soixante et dix point quelque chose à 115 dans un cas, et de 51.2 à 73.8 dans un autre cas, ce qui fait qu'à première vue, tout de suite, on peut concevoir, d'après cette graduation des chiffres dans les deux tableaux, je crois, que le nombre de navires pilotés a tout de même augmenté, a plus que triplé, alors dans le cas du



nombre des pilotes effectifs, ç'a moins que doublé dans les deux cas, ce qui fait nécessairement que dans les revenus globaux des pilotes, on peut dire que c'est dû en bonne partie à un nombre de navires plus grand pilotés par pilotes, et donc une somme de travail accrue, en somme, en fait.

Q En fait, est-ce que vous avez dit que le nombre avait moins que doublé, au tableau 10, dans le nombre des pilotes effectifs, est-ce que ce montant ne se rapproche pas davantagemême à 50%, comme augmentation?

R Oui, dans le cas, par exemple, de la circonscription Québec - Escoumains, 51.2 à 73.8, l'augmentation est relativement faible, environ 40%, quelque chose comme ça.

Q Maintenant, vous terminez votre chapitre en disant, au paragraphe 235 qu'une dernière ligne d'analyse doit être utilisée afin de présenter une image complète de la situation du pilotage au Canada du point de vue économique. C'est celle faisant état des coûts du pilotage durant les années d'après guerre. Et vous nous référez au paragraphe 236, au tableau 10, au tableau 11 reproduit à la page 98 du texte français et 92 A du texte anglais, et intitulé "Coût à la tonne, du pilotage dans les circonscriptions de Montréal - Québec et Québec - Escoumains, pour les années mil neuf cent quarante-six (1946), mil neuf cent soixante-deux (1962).

Encore là, pourriez-vous expliquer le mode de confection de ce tableau et son interprétation,



sa validité, ainsi de suite?

R Bien, je crois qu'après avoir fait état de la gradation des revenus dans la première partie du chapitre, d'avoir comparé ces revenus là à certaines occupations ou professions préalablement comparables, après avoir étudié ce que j'ai appelé la productivité tel que je l'ai expliqué tout à l'heure, je crois qu'il était très bon de faire une étude des coûts de pilotage pour voir un peu si la productivité ayant augmenté, si le coût par ailleurs a augmenté dans la même proportion, ou moins ou plus, ou quoi, parce que généralement, lorsque la productivité d'un facteur travailgrandit, le coût de ce facteur-là augmente aussi, et quand il y a certains décalages, évidemment, selon la structuration des conventions politques, un moment donné, quelque chose comme ça, dans le domaine industriel - j'ai dit que d'abord, onavait fait une analyse desrevenus des pilotes en chiffres absolus; ensuite, on les avait comparés avec les revenus de certaines autres professions libérales ou certaines autres occupations dans le même secteur d'activités; comme deuxième cran à l'étude, nous avons procédé à considérer l'augmentation de productivité du service de pilotage, tel que je l'ai expliqué déjà au début de cette session, et ensuite une troisième forme d'analyse qui était utile afin de voir si à l'augmentation de la productivité correspondait une augmentation dans les coûts du pilotage.

Autement dit, comment se sont com-

portés, durant toujours une même période étudiée, comment se sont comportés les coûts de pilotage comparés à la productivité qu'on vient d'analyser.

Ca, c'est la rationnelle en arrière de ce que j'ai fait, soutenant ce que j'ai fait.

Q Je m'excuse, monsieur Cardin, mais je pense que dans votre témoignage antérieur, vous aviez commencé à expliquer quelque chose qui a peut-être attiré l'attention de mes collègues, et qui, je pense, ont fait que dans l'industrie, s'il y a augmentation de la production, il y a généralement aussi augmentation du coût, et voulez-vous élaborer là-dessus? Je pense que c'est le point sur lequel mes confrères trébuchent?

R S'il y a augmentation de productivité, généralement, une augmentation de productivité est un facteur de la production, par exemple le travail se traduit par une augmentation du coût de ce facteur-là.

Le coût du facteur travail augmentant sous forme de salaire ou autres avantages, ou raccourcissement d'heures de travail avec pleine compensation, ou enfin, toute cette série de formules qui sont utilisées dans les conventions collectives, ou même lorsqu'il n'y a pas de syndicat, et je ne dis pas qu'il n'y a pas un décalage entre l'augmentation de productivité et l'augmentation du coût et facteur travail sous forme de salaire ou rémunération, mais gé-



néralement, le coût du facteur concerné quant à sa productivité augmente en proportion, ou du moins tend à le suivre.

Q Quand vous parlez du coût, parlez-vous du coût global, total, ou si vous parlez du coût par unité?

R coût par unité.

Q En somme...

R Je réfère surtout ici, par exemple, à la rémunération sous forme de salaire ou toute autre forme de rémunération indirecte qui tend à s'accroître à mesure que la productivité le justifie, et c'est d'ailleurs un objectif bien classique des syndicats en relations industrielles, que de faire en sorte que le décalage ne soit jamais trop large entre l'augmentation monétaire de productivité du facteur travail des individus qui sont là et la rémunération.

C'est justement un des buts premiers; Essayer de tenir ce qu'on appelle le "labour cost" et les rémunérations directes et indirectes en fonction de l'augmentation de productivité, parce que sans ça, même dans un secteur industriel particulier, on admet généralement dans l'économie que le salaire en monnaie courante, le revenu en monnaie courante de ces gens tend à se détériorer, puisqu'il ne suit pas le rapport économique ou l'ensemble de l'économie; le rapport sectorial dans l'économie se trouve à se localiser d'une façon assez considérable. C'est pour ça qu'on essaie

de coller, autant que possible, le plus près l'augmentation de la productivité. C'est tout à fait normal. Il s'ensuit ce raisonnement: On essaie de voir un peu le cours de ce qu'on appelle le coût du pilotage comparé justement à l'augmentation de la productivité du secteur du pilotage, et c'est à cette fin-là qu'on a fait le tableau 11 et le graphique comparatif des deux séries.

LE PRESIDENT:
Si vous voulez, nous y reviendrons dans quelques minutes.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, en regard de ce que vous nous avez déclaré avant l'ajournement, monsieur Cardin, en rapport avec le coût à la tonne du pilotage dans les districts traités au tableau 11, pourriez-vous faire des commentaires quant aux conclusions à tirer de ce tableau?

R Bien, quant aux conclusions à tirer du tableau 11, c'est d'essayer de voir ou de mesurer d'une façon valable le coût du pilotage.

Evidemment, le coût peut être calculé en chiffres globaux, en chiffres absolus, par



exemple on a dépensé, je ne sais pas, tant de cent mille dollars en telle année, et le double cinq ans après, ou deux ans après; mais ceci n'est pas une mesure du coût, parce que ça ne tient justement pas compte de la productivité, du facteur qui occasionne ce coût.

Q Si je comprends bien, par exemple, quelqu'un pourrait lire le tableau 9 et dire: En mil neuf cent quarante-six (1946), il en a coûté environ trois cent mille dollars pour le pilotage entre Montréal et Québec, vous avez le chiffre $279,425.00 au tableau 11, excusez-moi, et en mil neuf cent soixante-et deux (1962), il en a coûté $1,725,000.00, quelqu'un pourrait bien regarder ceci et déclarer que le coût du pilotage s'est multiplié pratiquement six fois, par six cent pour cent (600%) depuis mil neuf cent quarante-six (1946), et est-ce qu'une telle déclaration serait valable et aurait une signification réelle quant au coût du pilotage à l'armateur, par exemple?

R Je ne crois pas, - non seulement je ne crois pas, mais j'en suis sûr. C'est que le coût total, global tel que exprimé, par exemple dans la première colonne du tableau 11, de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante-deux (1962), ceci, évidemment, c'est un chiffre avec lequel on peut travailler, mais on ne peut pas le considérer seul pour apprécier le coût d'un facteur, parce que ça ne tient pas compte, comme je disais tout à l'heure, de la productivité accrue du facteur en question, c'est-à-dire, en

somme, qu'il y a eu plus de biens de produits ou plus de services rendus en proportion de cette augmentation dans les chiffres globaux.

Ca, c'est assez important. C'est pour ça que ce coût valable, j'ai cru avec raison, je crois, qu'il fallait tout de même rendre ce chiffre relatif à quelque chose, et ce quelque chose, je l'ai pris dans la jauge nette totale d'une année à l'autre, par exemple neuf millions sept cent quarante-sept mille six cent trente-deux tonnes en mil neuf cent quarante-six (1946) aller à quarante millions quatre cent soixante et six mille, etc. Et nous sommes arrivés à é tablir ce qu'on a appelé le coût à la tonne, parce que quand un industriel ou une compagnie calcule le coût, le prix de revient ou le coût d'une unité de production, que ce soit n'importe quoi, un objet physique ou un service, eh bien il faut savoir ce que chaque unité nous coûte en moyenne, parce que évidemment, si on a produit deux cent mille unités au lieu de cent mille dans la seconde année, c'est entendu que ce qu'on appelle le "input", ce qu'on a eu à mettre dans le prix de revient de ce produit-là a grossi considérablement, puisqu'on a plus d'unités de produites. Mais il s'agit de voir finalement combien chaque unité nous coûte. C'est là qu'on voit si le coût grandit ou reste stable ou baisse.

Et c'est le même raisonnement que j'ai suivi là-dedans, en disant: Les coûts de pilotage



sont passés de telle somme globale à telle autre somme en mil neuf cent soixante-deux (1962). Mais par ailleurs, chaque pilote, ou enfin l'ensemble des pilotes ont navigué sur des navires qui avaient telle capacité en mil neuf cent quarante-six (1946) et telle autre en mil neuf cent soixante-deux (1962), ce qui fait que le coût en chiffres absolus a grandi, mais si on le ramène au coût à la tonne pour chaque année, on voit qu'il a grossi, évidemment, aussi, parce que c'est normal qu'un revenu réel d'une profession ou un secteur industriel, ce revenu s'accroisse, mais tout de même, on voit que ça ramène la disproportion assez considérable dans les premiers chiffres globaux à quelque chose de beaucoup moins exagéré dans le coût concerné pour chaque tonne transportée, ce qui réfère toujours à la productivité, en somme.

Donc, on peut voir qu'en mil neuf cent quarante-six (1946), on a eu un coût à la tonne de .0:7 cents, et en mil neuf cent soixante-deux (1962), il était de .04 cents. Ca, c'est pour la circonscription de Montréal - Québec, et vous avez le chiffre correspondant pour l'autre circonscription.

Q Québec - Escoumains étant de .03 cents en mil neuf cent quarante-six (1946)...

R C'est ça.

Q Et de .036 par tonne en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui. Et ces chiffres-là sont les

chiffres officiels de l'annuaire statistique du Canada, service du pilotage, pour les années concernées.

Q Maintenant, d'après votre témoignage antérieur, je comprends que ce coût à la tonne devrait être comparé à la productivité moyenne du pilote pour savoir si effectivement le coût par unité, c'est-à-dire à l'armateur, a augmenté plus que la productivité même, ou si la productivité a dépassé considérablement le coût à l'armateur. Est-ce que c'est ça?

R Oui, essentiellement de même.

Q Et est-ce que c'est ce que vous avez voulu faire par le graphique reproduit à la page 99 du texte français et en page 93 A du texte anglais?

R Oui, le graphique, le tableau 12, en somme, est simplement une illustration graphique des chiffres qu'on a donnés dans les séries des tableaux antécédents et d'une part le coût à la tonne tel qu'établi au tableau 11, et d'autre part la productivité, c'est-à-dire le nombre de tonnes-pilotes par année, en moyenne, pour chacune des années, pendant les années concernées, et nous avons mis, en regard de ces deux groupes-là, sur le même graphique, à l'aide de ce qu'on appelle un graphique à double l'abscisse celle de gauche et celle de droite, et c'est le résultat que ça donne?

Q Je note par ailleurs que votre tableau 10 donne bien une augmentation de productivité de 94.12 à 240.6?

R Oui.

Q Pour Montréal - Québec, 93 à 257.9 pour Québec - Escoumains?
R Oui.
Q Et ceci est reproduit...
R C'est ce qui est reproduit dans le graphique, les deux lignes d'en haut.
Q Les deux lignes d'en haut?
R Oui.
Q Maintenant, vous n'avez pas...
R Excusez-moi, en utilisant le de gauche, il partait de zéro à 275.
Q Maintenant, je note que vous n'avez pas fait d'indice, par ailleurs, pour le coût à la tonne, et que vous avez tout simplement reproduit sur le l'abscisse de droite le coût à la tonne par cent?
R Oui, c'est ce que j'ai fait.
Q C'est bien ça, n'est-ce pas?
R Oui.
Q Et si vous aviez calculé, si vous aviez fait - est-ce qu'il aurait été possible, tout d'abord, de faire un indice représentant l'augmentation du coût à la tonne de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante-deux (1962), dans les deux cas, ou de calculer un pourcentage?
R Il y aurait eu sûrement moyen de mettre ces chiffres-là en indice en prenant la même année de base, par exemple, qu'on a fait pour l'indice, les chiffres dans le tableau 10, oui.
Q De toute façon, à première vue, l'aug-

mentation de .027 cents par tonne à .04 cents par tonne, de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante-deux (1962), représenterait une augmentation proportionnelle d'environ 50%, n'est-ce pas? Ca serait approximativement...

R Oui.

Q Tandis que celle de Québec - Excoumains représenterait une augmentation approximative d'environ 20%?

R A peu près un quart, oui, 20%.

Q D'après votre expérience, est-ce qu'il est courant de voir dans l'industrie un écart aussi considérable, disons, dans les augmentations de la productivité par rapport à l'augmentation du coût, c'est-à-dire, encore une fois, la productivité a passé d'environ 95% à 250% - pardon, de 95 points à 250 points, alors que vous auriez une augmentation de 20% et 50% durant la même période, au niveau du coût?

R Si c'est possible qu'on ait des écarts aussi larges?

Q Si c'est courant que des écarts soient aussi large dans l'industrie, à votre connaissance, ou si le présent écart est plutôt exceptionnel?

R Je crois bien que objectivement, ça représente un écart assez considérable, en tout cas, comparer à ce qu'on connaît généralement dans l'industrie, ou surtout dans les secteurs syndiqués, par exemple, avec le renouvellement à tous les deux ans ou trois ans maximum des conventions collectives.

Là d'ailleurs, tout rapprochement se fait avec l'augmentation de productivité des années antérieures. Evidemment, je ne veux pas suivre cette donnée là, parce que comme vous savez aussi bien que moi, les négociations sont moins rationnelles qu'elles ne devraient l'être; il y a toutes sortes de facteurs qui jouent, mais je crois qu'en moyenne, c'est sûr que les négociations périodiques tendraient à rapprocher, en ce qui concerne les coûts du travail calculé sur la base du salaire et des autres avantages mo nnayable , ça tend à suivre tous ces frais, quo iqu'avec toujours ce qu'on appelle un "time lag", un décalage dans le temps, qui est inévitable, parce que les coûts, eux autres, grandissent selon la conjecture, à un moment donné il y a des secteurs où c'est très saisonnier, etc., alors, ce n'est pas si structuré d'une année à l'autre, mais ça se rapproche assez bien.

Alors, ici, le groupement comparé est assez éloquent là-dessus: C'est que la productivité augmenté assez considérablement, si on considère le nombre de tonnes-pilotes dans la période donnée d'une année, et par ailleurs, le coût à la tonne pour les propriétaires.

Q Je regrette de vouloir paraître essayer de vous contredire, mais je vous cite un extrait du mémoire présenté par la Shipping Federation of Canada à la Commission Royale sur le Pilotage, pièce 726, page 61 du texte anglais, où on déclare ce qui suit:



"The pilots make reference to a decreased cost of pilotage per net register ton of the vessels served. This is a casuistic argument which has no relation to the services rendered. It might be as logical to relate the cost of pilotage to the cost of building the ships served. Such a basis would undoubtedly reflect steadily decreasing pilotage costs in relation to the increasing dollar value or building cost of vessels."

Quelle est votre opinion quant à cette affirmation?

R Enfin, dire que c'est un argument casuistique, je ne crois pas; je pense que..... j'espère, du moins, avoir démontré que ce n'était pas le cas, par anticipation, sans savoir que..... on dirait que c'est ça..... écoutez, je ne sais pas, moi,mais dans le domaine de l'économie du travail, quand on calcule la productivité d'un groupe ou d'un facteur, on relie nécessairement le résultat de son travail, c'est-à-dire la production, le nombre d'unités produites, des choses comme ça, ou des services rendus, la valeur des services rendus, au coût que ça coûte.

Or, en faisant la comparaison entre la productivité calculée sur une base de tonnes-pilotes annuelles moyennes, je crois que ceci est valide, parce que, pour les mêmes raisons que j'ai données tout à l'heure, qu'est-ce que vous voulez, il faut marcher en fonction des matières sur lesquelles on travaille,



J'en conviens que pour certains secteurs de l'économie, la relation est difficile à établir entre ce qui est fait effectivement et ce que ça coûte, parce que ce n'est pas quantifiable, ce n'est pas des objets matériels, comme dans certaines industries où c'est relativement facile de le faire, mais dans le cas du pilotage, il faut tout de même se baser sur quelque chose, et ce quelque chose là, je pense qu'il manque, c'est justement le nombre de tonnes net enregistrées des navires qui sont pilotés. C'est là qu'est le service du pilote, même si le pilote, évidemment, accomplit peut-être en moyenne le même travail qu'il accomplissait sur un bateau de plus petite dimension ou de vitesse plus réduite, ou enfin, je ne sais trop, tout de même, le résultat de ce même effort est plus considérable sur des bateaux plus gros et plus vite, et nécessairement, comme on dit, un travailleur qui travaille avec des machines améliorées a droit de reçevoir une quote-part de la productivité accrue de cette machine-là, parce qu'il travaille là-dessus. Ca fait partie de son résultat, et je crois que dans le cas qu'on étudie actuellement, c'est peut-être la meilleure relation à établir pour essayer d'avoir une idée concrète de la chose.

Quant à relier ça au coût de la construction des navires pilotés, bien là, évidemment, je pense que c'est plutôt une boutade que réellement une ligne d'arguments réels, parce que le rapport n'existe pas.

Q Si vous regardez encore une fois le tableau 11 qui a été produit, est-ce que l'examen de ce tableau vous permettrait de conclure que le coût du pilotage sur le St-Laurent a monté en spirale?

R Evidemment, l'expression est très imagée; ça veut dire que ç'a monté très vite, et d'une façon constante.

Si on regarde les chiffres, on ne peut pas dire que ç'a monté en spirale. Qu'est-ce que vous voulez, le graphique et les tableaux antécédents, d'ailleurs, sont à mon sens très éloquents là-dessus. C'est que le coût à la tonne, ici, pour une période tout de même, de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante-deux (1962), une quinzaine d'années, seize ans, eh bien, ce n'est pas excessif, 027 à 4.

Ca n'a pas doublé, ç'a augmenté dans une proportion d'environ cinquante et quelque pour cent. Par ailleurs, la productivité tonnes-pilotes a monté d'environ... je ne sais pas, 94 à 230, 240, ce qui fait plus du double, considérablement.

Donc, je ne pense pas qu'on puisse dire que ç'a monté en spirale.

Q Et, encore une fois, je m'excuse de revenir sur ceci, mais si quelqu'un considère la première colonne, la deuxième colonne du tableau 11, encore une fois, comparé $279,000.00 à $1,725,000.00, est-ce qu'il ne serait pas justifié de conclure que le

coût du pilotage a monté en spirale?

R Bien, ce serait justifié en prenant ces chiffres-là à leur face même, mais c'est justement ce que j'ai prétendu au début tout à l'heure: Il faut absolument qu'on ait une mesure pour apprécier tout de même le caractère relatif de ça. C'est que lorsqu'on donne plus de service ou qu'on transporte plus de marchandises, nécessairement, le déboursé est plus fort, mais si par ailleurs on considère en rapport avec l'unité produite, ou l'unité transportée, nécessairement, on ramène ça à des meilleures proportions, et c'est exactement ce qu'on fait quand on parle de coût dans l'industrie, c'est le coût à l'unité, ce n'est pas le coût en chiffres absolus, parce que ça ne veut rien dire.

Q Est-ce que vous iriez jusqu'à dire que la comparaison que j'ai essayé d'établir en me référant à deux colonnes n'est pas justifiée ou n'est pas valable?

R Je crois que vous voulez dire le fait que de $279,000.00, ç'a monté à $1,700 quelques mille dollars, ç'a monté en spirale ?

Q Oui.

R Je ne crois pas que ce soit justifiable de dire ça, parce que, encore une fois, ce sont des chiffres absolus qui n'ont pas de teneur comme tels, on ne peut pas les comparer, parce qu'il n'y a aucun facteur qui entre en jeu, comme par exemple le volume de marchandises sorties, vendues, ou le nombre de voyages

faits, le tonnage transporté. Ce sont toutes des notions dont il faut tenir compte pour apprécier valablement l'augmentation réelle d'un coût.

Q Si vous voulez bien, monsieur Cardin, maintenant, nous allons reculer d'un chapitre et aborder le chapitre 3 du mémoire présenté à la Commission par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, mémoire qui traite des conditions de travail des pilotes.

Avant de poser des questions au témoin, Votre Seigneurie, j'aimerais ici, encore une fois, apporter quelques corrections en ce qui concerne le tableau 1 B produit à la page 61 du texte français et à la page 60 du texte anglais: Tout d'abord, il y aurait lieu - d'abord, je voudrais expliquer qu'il nous a fallu, comme vous vous en rappelez, produire ce document sous pression en juin dernier, alors que tout le monde pensait que nous commencerions à témoigner le premier ou le deux (2) juillet, et c'est ce qui explique qu'à l'époque il nous était impossible de faire la contrevérification, et il y a eu un malentendu dans la transcription, pour l'impression de ce document, et nous avons maintenant fait les vérifications à l'égard des originaux, et nous nous sommes aperçus qu'il y avait certaines erreurs.

Q Si vous voulez bien prendre le troisième paragraphe intitulé: "Temps effectif du trajet entre l'heure réelle du départ et l'heure d'arrivée du navire," des chiffres qui sont donnés vis-à-vis



ce paragraphe devraient être modifiés de la façon suivante: 32:65 devrait se lire 34:03; 34:01 devrait se lire 32:26; 25:56 devrait se lire 25:25; 31:07 devrait se lire 29:12; et 31:03 devrait se lire 30:36. Le chiffre 12:38 demeure valide.

En outre, au sixième paragraphe, le chiffre 31:92 apparaissant vis-à-vis le port de Montréal devrait être rayé complètement ayant été inséré par erreur dans ce texte, et la note première devrait se rapporter au chiffre 12:38 apparaissant au-dessus, vis-à-vis le paragraphe 3.

Enfin, dans le texte français, au paragraphe 7 qui se lit: "Temps écoulé entre l'heure d'appel et l'heure d'arrivée à la station," il y a une, et il y a un signe de moins, à cet endroit. Ceci devrait être un signe de plus. Je comprends que le dactylo de la secrétaire en question ne possédait pas le caractère plus, et elle a oublié de faire la mention.

Quant au reste, Votre Seigneurie, il nous a été impossible de trouver d'autres erreurs, et je laisse le soin à mes confrères de les trouver.

Q Pourriez-vous nous donner tout d'abord, monsieur Cardin, l'objet général de ce chapitre 3? D'abord, est-ce que vous avez préparé vous-même ce chapitre?

R J'ai rédigé ce chapitre. Maintenant,



à partir des enquêtes qui ont été faites, et dont on a fait état au tableau 1 A et au tableau 1 B, que je n'ai moi-même pas fait mais dont on m'a expliqué les résultats statistiques, et que j'ai analysés dans le texte.

Q Pourriez-vous nous dire sous la direction de qui - quelles personnes en particulier les tableaux 1 A et 1 B ont été préparés?

R Ils ont été préparés sous la direction de monsieur Jean-Guy Martin.

Q Est-ce qu'il s'agit de monsieur Jean-Guy Martin qui était autrefois doyen à la Faculté des Sciences Sociales à Laval?

R Exactement.

Q Et avez-vous eu l'occasion de discuter de la préparation du contenu de ces tableaux avec monsieur Martin?

R Ah oui, oui.

Q Alors, pourriez-vous nous indiquer en termes généraux l'objet de ce chapitre que vous avez rédigé, disons, en majeure partie ou presque complètement, sauf quant à la préparation des tableaux 1 A et 1 B?

R Oui, bien, en somme, c'était d'essayer de décrire le plus complètement possible les conditions de travail des pilotes, conditions physiques de travail, en fonction de cet objectif de donner d'abord une certaine description et une idée des principales exigences de la tâche, pour bien situer le contexte qu'on décrit,

qu'on analyse, ensuite, à partir de là, eh bien, montrer le caractère du travail comme tel, son instabilité, sa stabilité, sa régularité ou non, etc., quant aux heures, aux périodes de travail, aux conditions climatiques, aux différents milieux ou autres exercices, etc., autrement dit, donner, je pense bien, la meilleure idée possible de ce que comprend en somme la tâche de pilote.

Q Je note que dans ce chapitre, vous traitez en particulier des heures de travail des pilotes. Par ailleurs, les pilotes prétendent dans ce mémoire qu'ils ont un status soit d'entrepreneur ou un status semi-professionnel, et est-ce qu'on ne pourrait pas argumenter qu'il est assez anormal d'analyser la fonction d'entrepreneur ou du semi-professionnel ou du professionnel en termes d'heures de travail?

R Je m'excuse, voudriez-vous répéter la dernière portion de votre question?

Q Il est plutôt anormal d'étudier les conditions, enfin, d'étudier l'activité d'un professionnel ou entrepreneur en termes d'heures de travail?

R Oui, d'ailleurs, je l'ai posé en principe au paragraphe 157, que dans le cas des professionnels, des professions libérales ou toutes autres professions où les gens exerçent à leur propre compte, ou même dans le cas des professionnels salariés comme celles de professeurs d'université ou certains autres secteurs comme ça, certaines autres professions comme celles-là, c'est qu'il est assez anormal de fonder



une analyse de ces tâches-là sur la computation d'un nombre X d'heures de travail fait dans une période d'heures par semaine ou par jour, parce que, évidemment, ce sont des services professionnels qui, comme c'est lecas, se calculent selon la valeur de l'acte posé, indépendamment du temps en heures et en minutes que ça peut prendre pour le poser, cet acte-là.

Il est extrêmement difficile, d'ailleurs, il y a ceci, en principe, que je viens de dire, mais il y a aussi la difficulté technique et très pratique de calculer d'une façon systématique et précise, le nombre d'heures que les gens de certaines professions prennent pour accomplir leur travail. C'est assez impondérable, cette chose-là. Ceci, je l'ai posé en principe, et je me suis défendu sur le fait même d'aller ensuite dans les heures effectives de travail, mais étant donné qu'il était peut-êtreutile d'aller dans une étude au moins approximative des heures effectives consacrées au pilotage, étant donné peut-être des objections ou quelque chose comme ça, eh bien, on a, dans les tableaux, par exemple le tableau 1 B, entre autre, on a essayé d'arriver à une idée la plus approximative possible d'un certain nombre d'heures en termes d'heures de travail pour des pilotes donnés.

Je tenais à faire ces remarques-là au début, d'abord, poser le principe que normalement, dans le cas des professions libérales ou des gens qui exerçent à leur propre compte, ou qui rendent un service,



je dirais, impondérables quant à son appréciation, c'est très difficile d'analyser ça, le nombre d'heures, et ça ne se fait pas.

Je crois que les pilotes, à ce point de vue-là, sont un peu dans le même cas.

Par ailleurs, avant tout de même d'aller jusqu'au fond de l'argument, eh bien, on s'est donné la peine, dans le tableau en question, à l'aide d'une enquête menée, je crois, le plus sincèrement possible, d'établir au moins certains chiffres très indicatifs de ce que peut représenter en moyenne une semaine de travail pour les pilotes.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Si nous abordons maintenant, monsieur Cardin, l'analyse plus détaillée de ce chapitre, je note d'abord au paragraphe 140, après avoir noté - après avoir déclaré que le pilote commande une autorité et un degré de responsabilité considérable, et sa fonction demande une commande de vigilance, vous ajoutez à la fin du paragraphe: " Contrairement à la plupart des autres professions et à nombre d'occupations rémunérées dans les différents secteurs d'activités, aucun répit n'est accordé au pilote depuis son embarquement jusqu'au



terme du voyage." Pourriez-vous expliquer à la Commission ce que vous voulez dire par cette déclaration en particulier? Est-ce que vous impliquez que le pilote est constamment en fonctions en ce sens qu'il est constamment en train de donner des ordres, ainsi de suite?

R Non, pas du tout. Ce que j'ai simplement voulu dire là, l'expression est peut-être un peu forte, mais l'idée est celle-ci: C'est que dans la plupart des secteurs que je connais, eh bien, on a ce qu'on appelle en français des repos intercalaires, ou, en anglais des "break-off", des "coffee break", ou enfin, des périodes durant lesquelles le travail comme tel est coupé, et où on a la liberté de faire certaines choses qu'on n'a pas lorsqu'on travaille.

Alors que dans le cas des pilotes, eh bien, à ma connaissance, il n'y a pas de ces repos statutaires, de ces périodes de temps exclusivement consacrées à la détente.

Ca ne veut évidemment pas dire que le pilote est constamment sur la brèche en train de donner des ordres ou d'exécuter physiquement certaines tâches, mais qu'en somme, il assume sa responsabilité d'un bout à l'autre du voyage, quelle que soit la longueur de celui-ci.

Q Aux paragraphes 142 et 143, vous soulignez le fait que les pilotes doivent savoir s'astreindre à différents milieux de travail, et très rapidement et très fréquemment. Vous dites ceci: "Ce qui



rend sa tâche d'autant plus difficile psychologiquement." Vous mentionnez ceci au paragraphe 143?

R Oui.

Q Est-ce qu'en psychologie industrielle, il s'agit d'un facteur dont on tient compte, qui a une certaine importance?

R Oui, en psychologie industrielle, le facteur de la régularité dans l'emploi, le facteur de la stabilité dans les conditions de travail, le facteur de l'encadrement constant de l'individu au travail, dans un groupe donné, dans une équipe donnée, un département donné, eh bien, c'est un facteur extrêmement important, parce que, comme vous le savez aussi bien que moi, il y a toujours au travail une certaine adaptation psychologique et autres qu'il s'agit de faire pour tout travailleur, et lorsque les conditions physiques humaines dans lesquelles il travaille sont stabilisées, par exemple, les groupes sont formés, les équipes, on commence, le rythme de production va d'une façon normale, etc., eh bien, ceci facilite beaucoup l'attention - c'est-à-dire, diminue de beaucoup l'attention à apporter au travail qu'on fait, et ce travail-là se fait aussi bien, parce qu'il y a une certaine régularité, un certain état de choses qui fait que la détente est en cours...

LE PRESIDENT:

Q Ca devient plus automatique?

R Ca devient plus automatique, dans une certaine mesure, parce que ça relève des facteurs



d'adaptation, au fur et à mesure que le travail se poursuit.

Dans le cas des pilotes, évidemment, c'est entendu qu'ils sont toujours pilotes, qu'ils montent sur un bateau ou sur un autre, mais on peut certainement soupçonner à tout le moins que chaque navire comme je le dis, je pense, quelque part, est une espèce de petit monde en soi, avec ses coutumes différentes, sa façon de vivre, ses attitudes psychologiques aussi variables, et ça,c'est un autre ennui, mais d'un point de vue, je dirais, physique; il y a les conditions climatiques de navigation qui jouent sûrement aussi, la densité du trafic, enfin, il y a toute une série de conditions de l'environnement du travail qui joue constamment et qui vont se changeant les unes les autres au fur et à mesure que l'expérience s'accroît dans le pilotage.

Donc, évidemment, on peut dire qu'à la longue un pilote est habitué de passer d'un navire à l'autre et s'acclimater sur un navire plutôt que sur un autre, etc., mais il reste que ça prend nécessairement, humainement et physiquement, une certaine réadaptation constante au travail, et on sait qu'en psychologie industrielle ceci peut amener quelques fois ce qu'on appelle du "unrest" ou du "stress". Je pense bien que dans le domaine du pilotage, en autant que je puisse le connaître, il semble que ceci soit un facteur à considérer, parce que réellement, les changements sont



fréquents, et assez variables.

Q Vous avez mentionné dans votre réponse un autre facteur, monsieur Cardin, sur lequel vous n'avez pas élaboré à ce moment, mais sur lequel vous vous étendez davantage dans votre mémoire, à partir du paragraphe 144, vous mentionnez au paragraphe 144:

"Le travail du pilote, considéré en soi, comporte une absence de régularité qui ne le cède en rien à l'instabilité des conditions dans lesquelles il s'exerce."

Est-ce que vous pourriez élaborer sur cet aspect d'irrégularités et, encore là, ce que ça comporte au plan connaissances du domaine psychologique industriel et des relations industrielles généralement?

R Bien ça, c'est un facteur qui complète, dans la description que j'ai donnée du travail de pilote, celui de l'instabilité, de la réadaptation nécessaire selon les facteurs humains et physiques.

La régularité est un autre élément important en relations industrielles. C'est tellement important, souvent que deux occupations qui n'exigent pas plus de compétence l'une que l'autre et qui sont rémunérées sur la même base, sur le même taux, peuvent ..... une peut être considérée plus avantageuse que l'autre et constituer en quelque sorte une espèce de promotion du seul fait que les heures de travail dans cette tâche-là sont plus régulières que dans l'autre, parce que l'organisme et le tempérament, encore une fois, s'habituent à une régularité, par exemple, quelqu'un qui



a à travailler pendant une période assez longue, de nuit, évidemment, le travail de nuit est plus pénible que le travail de jour, et généralement, on donne une surprime au travail de nuit, dans les conventions collectives, etc., mais il reste que l'organisme finit par s'habituer, au bout d'une semaine, deux ou trois semaines, un mois, l'organisme s'y étant fait, on adopte un régime de travail; tandis que si on passe d'un stage à l'autre, de la nuit au jour, du jour à la nuit ou entre les deux, eh bien, nécessairement, l'absence de régularité dans le travail est encore, je pense, un élément qui va certainement être considéré dans l'évaluation globale d'un travail ou d'une profession.

Q Et à votre connaissance, est-ce que c'est un facteur auquel, dans le domaine des relations industrielles, on attache une importance considérable?

R Ah, c'est un facteur auquel on attache une importance très considérable. Je sais - l'exemple que je vous ai donné des deux tâches comparables par ailleurs, ensuite, il y a des gens qui préfèrent avoir des heures stables, de neuf heures du matin à midi et de deux à cinq, et puis avoir un revenu un petit peu inférieur, plutôt que d'avoir à travailler des heures irrégulières.

La stabilité - je veux dire, la régularité dans les heures de travail, dans les moments

de travail est une considération extrêmement importante pour évaluer toute tâche.

Q Vous savez peut-être qu'à l'occasion, on a normalement tendance à faire des comparaisons entre le travail du pilote et, disons, le travail d'un officier de quart ou du capitaine à bord. Est-ce que ce facteur que vous mentionnez d'irrégularité du travail du pilote amènerait certaines réserves ou restrictions à cette comparaison qu'on a tendance à faire normalement?

R Je dirais: oui, parce que si on voit les publications officielles, comme par exemple les salaires, les heures de travail au Canada, si on considère les fonctions collectives des gens de mer à quelque niveau qu'ils se trouvent dans la hiérarchie du salaire, on voit que depuis un certain nombre d'années, à tout le moins, les conditions de travail sont remplacées d'une façon assez considérable; on remarque par exemple, si on veut, la publication de mil neuf cent soixante et un (1961), entre autre, du bureau fédéral de la statistique, il est bien indiqué que par exemple le personnel des navires travaille des quarts de huit heures réguliers, et qu'il n'y a pas, normalement, de travail, par exemple, en surplus, durant les fins de semaine, ce qui fait des semaines, je pense, de quarante quelques heures, mais ceci est régulier, il y a une régularité dans les quarts, dans les équipes de travail, et ce n'est qu'en cas d'urgence qu'on demande de travailler en temps supplémentaire, des choses comme ça.


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Donc, depuis un certain nombre d'années, d'après ces indications-là, on peut dire que la régularité dans le régime de travail est plus forte dans ces occupations, beaucoup plus forte que par exemple dans le cas des pilotes.

Q Et si je comprends bien, ce caractère irrégulier de la fonction s'ajoute au facteur que vous avez déjà mentionné de l'adoptation requise fréquemment, ce sont deux facteurs susceptibles - deux facteurs à prendre en considération dans le domaine de la psychologie industrielle?

R Oui.

Q Je constate qu'à partir des paragraphes 149 et suivants, vous référez aux enquêtes faites parmi les pilotes au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), et nous avons un premier tableau qui se rapporte aux conditions climatiques, et le deuxième constitue une analyse des heures hebdomadaires de travail.

Pourriez-vous expliquer sommairement à la Commission comment ces enquêtes ont été effectuées? Je comprends que vous n'avez pas eu la responsabilité vous-même de ces enquêtes, et si la Commission le désire, nous pourrons faire venir un témoin direct sur ceci, mais monsieur Cardin a quand même été associé, Votre Seigneurie, à ce travail, après coup, et il a eu l'occasion d'être mis au courant de la méthode tulisée?

R Bien, c'est une enquete qui a été faite, comme vous l'avez mentionné, pour l'année mil

neuf cent soixante-deux (1962), auprès des circonscriptions de pilotage du St-Laurent.

Je pense que pour les circonscriptions du Haut St-Laurent, l'enquête - d'abord, ç'a été choisi - les répondants à l'enquête ont été choisis au hasard. C'est ce qu'on appelle un "random sample", un échantillon au hasard, et je crois que dans le cas des circonscriptions du Haut St-Laurent, la proportion de ceux qui ont été répondants montait à environ 40% des groupes considérés, alors que dans le cas des circonscriptions du Bas St-Laurent et du St-Laurent Central, elles montaient à environ 20% des groupes étudiés.

Là, je crois qu'il y avait un facteur, ce qu'on appelle, de population statistique à considérer; la population statistique était plus forte dans les circonscriptions du Bas St-Laurent et moins forte dans cette du Haut ce qui fait qu'on a choisi tout de même un échantillon d'une proportion plus forte dans les circonscriptions d'en haut, et plus faible dans celles d'en bas à... c'est peut-être un peu enchevêtré...

Q Ce n'est pas enchevêtré, mais pour concorder avec langage utilisé antérieurement devant cette Commission, est-ce que, lorsque vous référez aux circonscriptions du Haut St-Laurent, vous voulez dire: Cornwall et Kingston?

R Oui.

Q Et lorsque vous référez aux circons-

criptions du Bas St-Laurent, vous référez à Québec et Montréal?

R C'est ça.

Q Alors, je vous ai interrompu...

R Donc, d'abord, échantillon pris au hasard, population moindre dans les circonscriptions de Cornwall et Kingston, donc échantillon plus fort, et je crois que ceci est valide, statistiquement, parce que lorsqu'on fonctionne avec des plus petits nombres, il est important que l'échantillonnage soit tout de même plus représentatif, et représente une proportion plus forte de l'univers statistique.

Ce qu'on appelle "l'univers statistique", c'est la population à même laquelle l'échantillon est pris.

Q Sauriez-vous dire, en ce qui concerne le port de Montréal, si la proportion qui a été utilisée était considérable?

R En ce qui concerne le port de Montréal, je pense que c'est la totalité, c'est l'univers comme tel, qui a été pris, la totalité des pilotes concernés, étant donné le petit nombre.

Q Et est-ce qu'on a tenu compte, à votre connaissance, du fait que dans la circonscription de Québec et Montréal les pilotes étaient divisés en classe, catégorie de pilotes?

R Oui, ils ont tenu compte du fait que les pilotes de l'échantillon étaient divisés par classe de pilotes, et l'échantillon a été pondéré en conséquence.



comme il se devait, et ensuite, je crois qu'on a éliminé aussi ceux qui étaient susceptibles de n'être pas représentatifs dans le sens que, par exemple, il pouvait y avoir des voyages fictifs, des choses comme ça.

Q En rapport avec les vpyages fictifs, est-ce que vous référez par exemple au conseil d'administration et des choses comme ça?

R Oui.

Q Et une fois que ce choix a été fait d'un certain nombre de représentants choisis pour l'échantillonnage, savez-vous comment on a procédé à la collection de l'information?

R Des questionnaires ont été envoyés avec les explications y référant, et on a reçu les réponses selon les indications demandées de la part des répondants, après quoi, - et puis, évidemment, le questionnaire - est-ce qu'on doit aller dans la confection même du questionnaire et comment il s'est structuré, etc.?

Q Est-ce que vous avez des instructions qui ont été envoyés - une copie des instructions qui ont été envoyées aux pilotes à cette occasion?

R Oui, il y en a eu; je ne les ai pas ici, sur place.

Q Votre Seigneurie, je désirerais produire en liasse un exemplaire des feuilles - modèle des feuilles utilisées dans les diverses circonscriptions de Cornwall - Kingston - Montréa et Québec, et une feuille spéciale utilisée dans le port de Montréal et une copie

d'instructions intitulée "Comment remplir la formule" qui était annexée à ces documents, comme pièce 767.

Je constate qu'un exemplaire ici était déchiré au couteau, et qu'il manque peut-être un mot à la fin. Si je peux en avoir un exemplaire complet, je le rem½lacerai demain matin.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il s'agit des documents qui ont été utilisés dans la compilation des statistiques requises?

R Oui.

Q Alors, je constate que le premier tableau de statistiques se rapporte aux conditions climatiques, et sur cet exemplaire déposé comme partie de la pièce 767, il y a un item qui s'appelle: "Conditions du voyage ou du travail," et on dit: "Voir note 6." Note 6, sur les explications, déclare: "Indiquez les conditions du voyage ou du travail par les lettres suivantes: B, brume ou brouillard; F, frazil; G, glace; N i, neige, N N, nuit obscure; P, pluie; V, vent. Pour autres conditions, mettez la lettre X."

Alors, il semblerait, n'est-ce pas, que c'est à partir de ce document qu'on a confectionné le tableau 1 A?

R Le tableau 1 A a été confectionné à partir de ça.

Q Pourriez-vous me dire si les informations contenues dans ce tableau couvrent toute l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), ou si dans certains



cas les informations s'appliquent seulement à une partie de l'année? En somme, est-ce que les formules ont été remplies durant toute l'année, par des répondants, ou si dans certains cas, dans certaines circonscriptions, les réponses n'ont été que pour une partie de l'année?

R Dans le cas du Bas St-Laurent, la période d'hiver n'est pas incluse.

Dans le cas du port de Montréal, par exemple, c'est la période du deux (2) avril au vingt-quatre (24) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962). Ca comprend donc des périodes à l'extrémité, assez creuses, de l'année, jusqu'au quinze (15) avril, par exemple, il n'y a tellement grand chose, et en décembre, pas beaucoup non plus. Donc, ceci, par exemple, dans ce cas-là, tend à baisser un peu les moyennes.

Q Si vous voulez, je vous demanderai de vous référer au tableau 1 A, à la page 59, et suivre par ordre d'apparition les noms des groupements ou des circonscriptions mentionnés?

R Oui.

Q Vous avez tout d'abord: Haut St-Laurent - Kingston - Cornwall. Voulez-vous dire de quelle date à quelle date les statistiques ont été compilées?

R Kingston - Cornwall, du quatre (4) juin au trois (3) décembre.

Q Et Cornwall - Montréal?



R Du seize (16) avril au dix (10) décembre.

Q St-Laurent Central, Montréal - Trois-Rivières?

R Montréal - Trois-Rivières, c'est: fin de mars, vingtet un (21), quelque chose comme ça, vingt-deux (22), au dix-sept (17) décembre.

Q Et Trois-Rivières - Québec?

R Trois-Rivières - Québec, c'est du quatre (4) juin au dix-sept (17) décembre.

Q Et Bas St-Laurent Québec - Escoumains?

R Québec - Escoumains, ça c'est: onze (11) juin au dix (10) décembre.

Q Et le port de Montréal, enfin?

R Le port de Montréal, bien, deux (2) avril au vingt-quatre (24) décembre. Ca c'est les périodes qui ont été - qui ont servi pour les différentes circonscriptions.

Q Et il semblerait, à partir de ceci, que c'est ce qui expliquerait sans doute la différence assez substantielle dans le nombre de voyages, dans certains cas, dans deux circonscriptions comparables comme Kingston et Cornwall, vous avez 242 voyages contre 557?

R Oui, parce que la période de Cornwall - Montréal est plus longue que celle de Kingston - Cornwall, ce qui fait qu'on a 242 voyages pour Kingston - Cornwall, alors qu'on en a 557 pour Cornwall-Montréal .

Q Et est-ce que vous auriez des com-

mentaires à faire quant à la validité ou à la valeur statistique du tableau 1 A reproduit à la page 59 du texte français et page 56 du texte anglais?

R Bien, j'aurais ceci à formuler comme remarque là-dessus: C'est que d'abord, ce tableau représente plutôt une indication, réellement, qu'un chiffre, qu'une mathématique de la chose.

Il faut bien dire que lorsque les questionnaires sont remplis, il y a peut-être un certain pourcentage d'appréciation individuelle qui joue forcément dans l'appréciation des conditions climatiques, etc., ce qui fait, comme la plupart des enquêtes statistiques d'ailleurs auxquelles on est obligé de se fier au répondant qui a peut-être une certaine marge d'erreur, ça va de soi, erreur normale, et qui confère à un tableau, je pense bien, une valeur plus indicative que mathématique, que précise.

Maintenant, il y a tout de même ceci que je tiens à souligner, parce que je pense que c'est réel, c'est qu'il correspond tout de même et peu donner une idée assez approximativement juste d'une situation décrite dedans, et ne serait-ce que pour cette valeur-là, je crois que réellement il apporte quelque chose.

Q En somme, on pourrait dire que c'est un tableau à traiter avec une certaine humilité, cependant?

R Il n'y a pas de doute, ça, c'est sûr, j'ai fait la remarque, parce que vous avez tout de

même dans l'analyse de ces données-là des facteurs qualitatifs plus que du quantitatif, on ne peut pas mesurer ça au micromètre, ce qui fait que nécessairement, les chiffres sont représentatifs d'une indication, et non pas d'une situation absolument tel que le chiffre la donne, mais tout de même, je pense que la valeur, du point de vue indication, est certainement valable, parce que l'échantillon, en tant que tel, a été bien fait, statistiquement parlant.

LE PRESIDENT:
D'ailleurs, les questions qui ont été posées aux pilotes vont nous éclairer pour apprécier qu'est-ce qu'un voyage de nuit et qu'est-ce qu'un voyage de jour.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et aussi les chiffres déjà produits par le ministère, à la demande de la Commission; on a des exemplaires, les procureurs eux-mêmes ont eu le problème à définir ce qu'est un voyage de nuit et un voyage de jour.

Q Est-ce qu'il y a d'autres commentaires que vous aimeriez faire quant au contenu de ce document, ce tableau?

R Bien, il y a par exemple l'item: Brume, 15.2%, sur le nombre total de voyages de Kingston -

Cornwall, 7.9, en ce qui a trait à Cornwall - Montréal.

Ceci peut sembler réellement excessif comme différence entre les deux, mais je pense qu'il faut tout de même noter que sur l'étendue globale de ces deux criconscriptions-là, il y a pratiquement 200 milles; une se trouve sur la voie fluviale comme telle, et l'autre sur le lac Ontario, ce qui fait qu'il y a peut-être sûrement une explication au fait que dans le secteur de Kingston - Cornwall, la proportion des heures est indiquée plus que dans celui de Cornwall - Montréal, mais comme je vous dis, c'est indicatif.

Et, ensuite, évidemment, il y a le fait que le nombre - que la saison pour Kingston - Cornwall a été plus courte, aussi, et il peut faire que ça s'est adonné dans des périodes où il y en avait plus, semble-t-il.

Q Et est-ce que le fait que dans Kingston - Cornwall, même avec un échantillonage de 40%, vous dites, ce qui ferait, disons, pour les pilotes de cette circonscription, huit pilotes, la circonscription de Kingston, vous pourriez quand même aussi avoir une fluctuation qui serait un peu plus grande que dans d'autres circonscriptions ou tout en ayant 20% de représentation, vous aviez quand même un nombre de répondants beaucoup plus considérable.

R Oui, il y a toujours un problème, quand on fait des enquêtes statistiques, en somme, l'importance ou le nombre de ce qu'on appelle l'univers

statistique, la population qu'on étudie, évidemment, la loi des grands nombres, dans des circonscriptions comme celle-là, en ce qui concerne le pilotage, joue plus ou moins, étant donné le faible nombre, comme vous dites, des pilotes dans la circonscription de Kingston - Cornwall, on a affaires à des petits nombres, ce qui invalide les données, j'en conviens parfaitement, mais statistiquement, c'est qu'on peut faire de mieux, et on en fait constamment et c'est extrêmement valide, ce qu'on a fait, et même mieux que beaucoup d'autres enquêtes où on se contente de deux pour cent (2%) sur une population très grande, mais tout de même peu représentative, et c'est considéré comme valide, alors que nous, on s'est imposé une proportion considérable, même si les nombres étaient plus petits, je crois qu'à ce point de vue là, ç'a une certaine valeur, même, je dis, au moins d'appréciation indicative à l'affaire.

ADVENANT 5:00 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY, s.o.